UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LA

LÉGISLATION DES GENS DE MER

ET

L'ADAPTATION NECESSAIRE DU DROIT OUVRIER MARITIME

AUX EXIGENCES

DE LA MARINE MARCHANDE MODERNE

THÈSE

POUR LE DOCTORAT SCIENCES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES

PAR

Eugène TULET

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson
1924

LA LÉGISLATION DES GENS DE MER

ET

L'ADAPTATION NÉCESSAIRE DU DROIT OUVRIER MARITIME

AUX EXIGENCES

DE LA MARINE MARCHANDE MODERNE

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LA

LÉGISLATION DES GENS DE MER

ET

L'ADAPTATION NECESSAIRE DU DROIT OUVRIER MARITIME

AUX EXIGENCES

DE LA MARINE MARCHANDE MODERNE

THÈSE

POUR LE DOCTORAT SCIENCES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

PAR

Eugène TULET

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson
—
1924

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. Valéry, professeur de Droit commercial.
Moye, Doyen, professeur de Droit international public.
Morin, assesseur, professeur de Droit civil.
Donnedieu de Vabres, professeur de Droit criminel.
Becqué, professeur de Droit civil.
De Nesmes-Desmarets, professeur de Droit administratif.
Roche-Agussol, professeur d'Economie politique.
Bosc, professeur de procédure civile.
Vialleton, professeur de Droit civil.
Viard, professeur d'histoire du droit.
Bastid, chargé de cours de Droit constitutionnel.
Dijol, chargé de cours de législation industrielle.
Tisset, chargé de cours de droit romain.
Teillard, chargé de cours d'économie politique.
Delbez, chargé de cours de droit romain.
Cuq, chargé de cours de droit criminel.
Vigié et **Brémond**, Doyens honoraires.
Laborde et **Chausse**, professeurs honoraires.
Dubois, secrétaire.
Rochette, secrétaire honoraire.

MEMBRES DU JURY :

MM. Becqué, *Président.*
Moye, doyen, professeur. } *Membres.*
Roche-Agussol, professeur. }

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MA FAMILLE

A MES MAITRES

A TOUS LES MIENS

E. TULET.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535710_0021

TABLE DES MATIÈRES

Pages

AVANT-PROPOS 13

PREMIÈRE PARTIE

LES ORIGINES HISTORIQUES DU DROIT OUVRIER MARITIME

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

APERÇU SYNTHÉTIQUE DE LA SITUATION MARITIME DE LA FRANCE AU MOMENT OU COLBERT PREND LA DIRECTION DES AFFAIRES NAVALES. 21

CHAPITRE I

L'ŒUVRE LÉGISLATIVE DE COLBERT

L'ORDONNANCE SUR LA MARINE DU MOIS D'AOUT 1681 25

Le droit maritime avant Colbert. — Statuts et recueils d'usage. — Idée d'une codification. — Lettre de Colbert à son fils le marquis de Seignelay. — Colbert à l'œuvre. — L'ordonnance sur la marine du mois d'août 1681. — Ses répercussions à l'étranger. — Etude des livres second et troisième de l'ordonnance.

CHAPITRE II

LA LÉGISLATION DES GENS DE MER SOUS L'ANCIEN RÉGIME DEPUIS COLBERT

Pages

§ I — Le Régime des classes..... 30

L'idée d'une législation maritime intimément liée à une idée de défense nationale. — Une marine sans marins. — Répugnance des matelots à servir sur les vaisseaux du Roi. — La presse. — Ses inconvénients. — Institution du régime des classes. — Conception militaire du système nouveau. — Sa généralisation. — L'inscription maritime est créée.

§ II. — Libéralités et privilèges en faveur des gens de mer en compensation des charges qui leur incombent du fait de l'inscription maritime.... 34

Nécessité d'accorder des faveurs aux gens de mer. — Edit d'août 1673, édit du 1er mai 1710 sur les privilèges des gens de mer. — Exemptions diverses. — Obligations de l'armement.

§ III. — Mesures de prévoyance sociale 37

Défense de faire des avances ou des prêts aux marins. — Obligations de l'armateur en faveur de ses marins.— Le rapatriement. — Création de la caisse des invalides.

DEUXIÈME PARTIE

CARACTÈRES GÉNÉRAUX DU DROIT OUVRIER MARITIME CONTEMPORAIN

Section Première. — Institutions du Droit Maritime administratif

CHAPITRE I

Pages

L'Inscription maritime..... 43

Loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime. — Conditions exigées du futur inscrit pour être admis au bénéfice de l'Institution. — Etendue de ses droits et de ses obligations. — Diverses catégories d'inscrits. — Départ volontaire ou forcé de l'Institution. — Obligations militaires des inscrits. — Contrôle de l'Etat dans leur vie civile. — Avantages et privilèges du marin inscrit.

CHAPITRE II

La caisse des invalides de la marine..... 51

But de la Caisse : Assurer une pension de retraite aux marins infirmes ou âgés. — Conditions exigées du marin pour faire valoir ses droits. — Pensions proportionnelles : Cas d'application. — Taux des pensions. — Revenus de la Caisse. — Membres participants : Marin, Armateur, Etat.

CHAPITRE III

La caisse de prevoyance des marins français..... 56

Institution organisée par la loi du 21 avril 1898, abrogée par la loi du 29 décembre 1905, loi fondamentale en la matière. — But : Indemnisation des accidents du travail. — Assurance mutuelle obligatoire. — Fonctionnement de la Caisse. — Ses ressources. — Contribution du marin, de l'armateur, de l'Etat. — Risques garantis. Taux des pensions.

Section II. — Institutions du Droit maritime privé

CHAPITRE UNIQUE

Pages

Le contrat d'engagement des gens de mer..... 62

Sources législatives. — Projets de codification. — Nature juridique du Contrat d'engagement des gens de mer. — Particularisme de ce contrat. — Obligations légales de l'armateur. — Obligations spéciales de l'inscrit. — Contrôle des conditions de l'engagement par l'Administrateur de l'Inscription maritime. — Le rôle d'équipage.

TROISIÈME PARTIE

Examen critique du droit ouvrier maritime moderne

CHAPITRE I

Du rôle souverain et fondamental de « l'Inscription Maritime » dans cette branche du droit français.. 71

Principe moderne de classification des sciences juridiques. — La vérité historique l'emporte en droit maritime sur la vérité organique. — Influence de l'histoire et de la tradition sur cette branche de notre Droit. — Du rôle prédominant de l'Inscription maritime. — Sa mission. — L'Inscription maritime, charte corporative des marins français. — Son action dans l'ordre militaire et dans l'ordre économique. — Etude de l'institution dans ses rapports avec l'Etat. — l'industrie maritime — les Marins.

CHAPITRE II

Pages

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA MARINE MILITAIRE 76

L'inscription maritime, source de recrutement de la marine de guerre. — Son défaut d'aptitude et d'assimilation à la marine contemporaine. — La transformation de l'outillage entraîne une transformation corrélative du personnel. — Appel aux ouvriers de l'intérieur. — L'inscrit maritime a-t-il encore sa place marquée dans la marine de combat. — Dans quelle proportion. — Service militaire des inscrits. — Durée. — Droit du ministre. — Exercice de ce droit. — Comparaison avec le régime militaire du terrien. — L'inscription maritime et la mobilisation.

CHAPITRE III

L'INSCRIPTION MARITIME ET L'INDUSTRIE MARITIME

§ I. — La composition légale de l'équipage. 100

Décret du 21 septembre 1793 sur la composition légale de l'équipage. — Sources de ce décret. — L'équipage de l'ancien régime. — L'équipage moderne. — Anachronisme de l'acte de la Convention. — Ses répercussions fâcheuses sur le développement de la marine marchande française. — Vœux de l'armement.

§ II. — Des frais de traitement et de pansement des équipages imposés à l'armateur, par l'article 262 du Code de Commerce 138

Obligations de l'armateur résultant de l'article 262 et suivants du Code du commerce. — Origines, raisons d'être de ces obligations. — Charges de l'industrie maritime. — L'article 262 et la Caisse de prévoyance des Marins français. — Dispositions exorbitantes de droit commun. — Rapprochement avec la législation terrestre. — Avantages de la législation maritime.

Pages

§ III. — Le rapatriement des marins français. 156

Le rapatriement. — Son objet. — Charges qui en découlent pour l'armateur. — Difficultés entre l'Etat et l'armateur pour la solution des frais de rapatriement. — Trois cas principaux de conflits. — Leur examen juridique. — Opinion de la doctrine. — Jurisprudence. — Arrêts de la Cour de Cassation. — Conséquences qui en résultent pour l'armement.

CHAPITRE IV

L'INSCRIPTION MARITIME ET LES INSCRITS. 191

Situation légale de l'inscrit. — Charges et avantages de sa profession. — Comment ces deux termes se justifient. — Condition sociale du marin moderne. — Evolution des corporations maritimes. — Discordance entre la légalité et la réalité. — Pénétration du droit commun. — L'Institution n'est plus en harmonie avec les faits à régir. — Privilèges des inscrits. — Nature de ces privilèges. — L'intérêt général s'efface devant l'intérêt privé. — Le problème est national. — La Caisse des invalides de la marine. — Son objet. — Difficultés budgétaires de la Caisse. — Charges du Trésor. — Avantages de sa suppression. — La Caisse de prévoyance. — Ses effets au regard du marin. — Monopole de la navigation. — Protection de la main-d'œuvre nationale et de la marine marchande. — Critiques du monopole. — Vœux formulés en vue de sa suppression. — Solution législative.

CONCLUSION 249

ANNEXE 277

LA

LÉGISLATION DES GENS DE MER

ET

L'ADAPTATION NECESSAIRE DU DROIT OUVRIER MARITIME

AUX EXIGENCES

DE LA MARINE MARCHANDE MODERNE

AVANT-PROPOS

Un des meilleurs artisans de notre politique maritime, M. Marcel Dubois, rappelait, dans un ouvrage de haute culture, cet axiome trop souvent méconnu: « Qu'une marine est l'expression intégrale de la vie économique et politique d'un Etat ».

L'activité fébrile avec laquelle tous les peuples ont reconstitué leur flotte commerciale au lendemain du traité de paix, donne à cette formule l'élan d'un renouveau.

Le monde entier vit actuellement dans un état perpétuel d'ébullition. Chacun accroît son tonnage, revise ses lois, concentre et mesure ses énergies

vers le but suprême : la conquête d'une plus large expansion maritime.

La politique en cours aux Etats-Unis ne laisse subsister aucun doute à cet égard. Elle présente même les symptômes les plus séduisants de cette marche vers l'inconnu.

Un grand pays comme la France ne saurait rester étranger à ce vaste courant d'émancipation maritime dans lequel nos devanciers et nos rivaux ont déjà acquis une place prépondérante. Mais pour cela une marine lui est nécessaire, une marine forte et bien gréée et qui réponde à ses légitimes ambitions.

Or, cette marine lui fait défaut.

En général, l'on ne se rend peut-être pas suffisamment compte du rôle spécial de l'armement moderne, représenté non plus seulement par des individualités, aujourd'hui très réduites, mais surtout par les grandes compagnies de navigation qui se présentent sous la forme de sociétés anonymes ou en commandite par actions.

Il s'ensuit que l'élément stable et primordial de prospérité économique réside presque uniquement dans l'importance des capitaux engagés.

Dans la grande navigation, l'armateur isolé n'apparaît plus. C'est le règne des grandes compagnies qui s'affirme, en attendant l'heure où elles seront absorbées à leur tour par des organismes plus puissants, et que l'on désigne sous le nom de *Rings*, ou de *Conférences*, de *Trusts* ou de *Pools*.

Malheureusement, depuis quelques années, les émissions des compagnies maritimes ne sont pas en France favorablement accueillies du grand public, contrairement à ce qui a lieu dans beaucoup d'autres pays, en Allemagne en particulier.

Nos capitaux désertent la marine. La confiance est ébranlée. Il en découle naturellement une dépression périlleuse pour certaines compagnies, et, dans l'ensemble, un malaise qu'il serait vain de dissimuler.

Quelles peuvent donc être les raisons de cette tragédie nationale? Assurément, elles sont complexes et variées. Il est des causes générales et naturelles qui, pour ne pas être spéciales à la France, l'atteignent plus particulièrement. Dans cet ordre l'on peut citer « l'absence d'un fret lucratif de sortie », la cherté de nos constructions navales, « la multiplicité invraisemblable de nos ports » dont les premiers effets convergent à un éparpillement du fret. En Allemagne, par exemple, le port de Hambourg est resté le point central de toute l'activité maritime.

Et que penser aussi des exigences ultra-protectionnistes de notre régime douanier?

Nous sommes à peu près les seuls dans le monde à ne pas avoir créé des « ports francs ». L'Angleterre, toute entière, est « île franche ». En Allemagne, *Hambourg, Brême, Stettin* sont des ports francs. En France, nos grands ports commerciaux:

Bordeaux, La Rochelle, Marseille, Alger ont demandé la « franchise ». Pourquoi la leur refuser?

« Le grand Colbert », très protectionniste pourtant, n'avait-il pas donné la franchise à Marseille, St-Jean-de-Luz, Bayonne, Lorient, Dunkerque, et jamais marine fut-elle plus florissante?

La création de « ports francs » ou de « zônes franches » dans les ports apporterait un correctif sérieux à l'intransigeance de notre système douanier et favoriserait largement le développement économique des villes intéressées. Une infinité de raisons contrarient encore plus ou moins notre équilibre économique, et il serait peut-être malaisé d'en faire une synthèse fidèle. Les variations vertigineuses du change ne concourent pas précisément à rétablir l'harmonie.

Mais, abandonnant là des thèmes facilement accessibles à des gens de métier, et bien en dehors de notre compétence professionnelle, nous ne retiendrons comme éléments significatifs de la crise que les causes d'ordre purement législatif.

Celles-ci ne sont pas négligeables. Leur activité dans ce domaine est d'autant plus accusée qu'elles y trouvent un terrain favorable et exceptionnellement préparé à un meilleur développement.

Notre sujet est ainsi bien défini:

« L'étude du droit maritime ouvrier, les sources fondamentales de ce droit, ses assises actuelles et ses rapports avec l'Etat, l'industrie maritime et

les marins », tel est le but de ce modeste travail.

Nous verrons dans quelle mesure notre législation satisfait aux besoins de notre vie maritime, et les points sur lesquels on pourrait utilement l'amender, dans le sens de l'intérêt national!

PREMIÈRE PARTIE

LES ORIGINES HISTORIQUES DU DROIT OUVRIER MARITIME

CHAPITRE PRELIMINAIRE

APERÇU SYNTHETIQUE DE LA SITUATION MARITIME DE LA FRANCE AU MOMENT OU COLBERT PREND LA DIRECTION DES AFFAIRES NAVALES.

La marine royale que le puissant génie de Colbert devait bientôt illustrer était dans les débuts de son gouvernement chancelante et sans vie.

Elle avait connu cependant des heures de gloire dans la première moitié du grand siècle, sous l'impulsion d'un ministre habile et énergique : le cardinal duc de Richelieu. Le premier, ce grand ministre de Louis XIII, conçut l'idée de doter son pays d'une marine forte, capable de résister aux ambitions de la Hollande et de l'Angleterre qui se disputaient alors l'empire des mers.

Pour réaliser ses vues, Richelieu s'ingénia à être exactement renseigné sur le recrutement des matelots et la situation des habitants des côtes. Il dépêcha en mission, sur le littoral de l'Océan et de la Méditerranée, deux hauts fonctionnaires chargés de procéder à une enquête. Leur impression fut

nettement défavorable. Les gens de mer, insuffisamment protégés contre les pirates, d'une part, et les seigneurs riverains qui guerroyaient entre eux, fuyaient les côtes du royaume et allaient chercher un refuge dans les pays étrangers [1]. Pour enrayer l'exode de nos populations, Richelieu s'inspira d'un système essentiellement protectionniste : il chercha, par tous les moyens, à sauvegarder à la fois leurs biens et leur vie. En même temps, il travailla à édifier sur d'autres bases le recrutement des matelots, en faisant dresser une liste de tous les gens de mer du royaume. Ce fut l'origine de l'enrôlement, première forme du régime des classes, si laborieusement perfectionné plus tard par Colbert.

Le cardinal de Mazarin, qui succéda à Richelieu, eut la tâche ingrate et difficile. La succession était lourde à recueillir. Les circonstances, plus fortes que sa volonté, le dominèrent et la guerre civile qui éclata à cette époque, achevant de jeter le trouble parmi les gens de mer, les poussa une fois encore à s'expatrier [2].

Notre marine était à l'agonie.

Pour relever son prestige et parachever l'œuvre si bien commencée par le cardinal de Richelieu, il lui fallait à présent toute l'autorité d'un homme de génie. Colbert devait la réaliser.

---

[1] Chabaud-Arnault, Histoire des flottes militaires, livre I, chapitre premier.

[2] Guerres de la Fronde, 1648-1653.

Le 7 mars 1669, Jean-Baptiste Colbert était nommé titulaire du département de la Marine [1]. Il acceptait officiellement la charge, dont il assumait en fait l'écrasante responsabilité depuis quelques années.

C'est en 1662, en effet, que Colbert, encore simple intendant des finances, est accrédité par une lettre de service près des officiers généraux « comme chargé de prendre soin de toutes les affaires de la marine » [2]. Mais, à cette époque, ses efforts restaient vains. Son découragement était tel que, le 15 septembre de cette même année, il écrivait à Testard de la Guette : « Il vaudroit mieux abandonner tout à fait le dessein de la marine que s'engager à des dépenses exorbitantes et s'exposer en mesmes temps à la raillerie des estrangers qui se mocquent de ce que nous employons si inutilement des sommes immenses. D'Angleterre, l'on nous traicte comme des ridicules et des gens incapables des affaires de la mer... » [3].

Soutenu, cependant, par une volonté inébranlable, Colbert s'était mis à l'œuvre. Le succès devait récompenser l'effort. Accrues d'une impulsion nouvelle, marine militaire et marine marchande se développèrent parallèlement.

Tandis qu'il favorisait largement notre expan-

---

[1] Alfred Neymark, Colbert et son temps, t. I, p. 439.

[2] Lettre de Colbert, t. III, p. 28. (Ch. de la Roncière, Histoire de la Marine française, t. V, p. 326, 1920).

[3] G. Delarbre, Tourville et la Marine de son temps.

sion maritime, Colbert élevait aux premiers rangs des marines du monde sa marine de combat: à la flotte fantôme qu'il avait connue dans les débuts de son ministère, il avait substitué en quelques années une marine de guerre vraiment formidable [1].

Mais il n'aurait pas suffi à ce grand ministre d'accroître indéfiniment le nombre de ses vaisseaux pour faire de son pays une puissance maritime de premier ordre.

A cette conception d'une flotte nombreuse et bien armée, s'en ajoutait une autre et non la moindre: celle d'un personnel discipliné et bien exercé.

Nous verrons dans quelle mesure il y parvint en étudiant dans les chapitres qui vont suivre l'œuvre législative de Colbert dans la marine.

---

[1] « La comparaison de la marine de l'année 1661 à celle de 1683 opposait aux dix-huit mauvais vaisseaux qu'il avait trouvés à son arrivée et dont un seul subsistait, le chiffre imposant de cent dix-sept vaisseaux de ligne et trente galères, sans compter un bon nombre de *frégates, flûtes, galiotes, barques longues, bâtiments interrompus,* etc... » (Ch. de la Roncière, *op. cit.*, t. v, 387).

CHAPITRE I

L'ŒUVRE LEGISLATIVE DE COLBERT

L'Ordonnance sur la Marine du mois d'août 1681

Avant Colbert, notre droit maritime consistait presque uniquement en usages et en statuts locaux, entremêlés à de nombreuses lois étrangères, telles les ordonnances de Wisby et de la Hanse Teutonique [1].

Parmi les recueils d'usages maritimes, nous citerons les deux monuments législatifs les plus remarquables et qui ont tracé les grandes directives de cette branche du droit français. Ce sont: *Le Consulat de la Mer,* dont nous avons une version en langue catalane du XIV[e] siècle — le monument était plein d'attrait pour la région méditerranéenne — et *Les Rôles d'Oléron,* probablement du XII[e] siècle, dont l'action fut prépondérante sur les côtes de l'Océan.

---

[1] Pardessus, Collection des Lois maritimes, t. II, p. 455; t. VI, p. 497.

[2] Pardessus, *ibid.*, t. II, p. 49 et suiv.; t. I, p. 323.

Les statuts des villes avaient aussi leur importance. Nous rappellerons, notamment, les statuts de la ville d'Arles (1150); les statuts des villes de Montpellier, d'Agde, d'Aigues-Mortes, rédigés de l'an 1204 à l'année 1223; les statuts de Marseille (1253) et les coutumes locales d'Oléron de 1340. Notons encore deux lois maritimes de premier ordre: l'Edit de 1584 et l'Ordonnance de Richelieu de 1629 [1].

L'idée de coordonner tous ces matériaux et d'en former un code ne pouvait échapper au génie de Colbert. Il songea donc dès ce moment à doter la marine d'une loi générale, appropriée aux nouveaux besoins et qui s'étendrait indistinctement à toutes les provinces du Royaume. Dans une lettre adressée à son fils, le Marquis de Seignelay, Colbert définit ainsi sa pensée: « A l'égard de la jurisprudence pour les causes maritimes, nos rois n'ont guère fait d'ordonnances sur cette matière. Il est nécessaire, néanmoins, de lire avec soin tout ce qui a été fait, mais il faut savoir en même temps que les juges, en cette matière, se règlent sur le droit écrit, sur les jugements d'Oléron et sur les ordonnances qui sont appelées de Wisby et celles de la Hanse Teutonique. Comme toutes ces pièces sont étrangères, le Roi a résolu de faire un corps d'ordonnances en son nom, pour régler toute la

---

[1] Pardessus, *op. cit.*, t. III, p. 251, 253, 256; Pardessus, t. IV, p. 246 et suiv.

jurisprudence de la marine. Pour cet effet, il a envoyé dans tous les ports du royaume M. d'Herbigny, maître des requêtes, pour examiner tout ce qui concerne cette justice, la réformer et comparer ensuite dans toutes les connaissances qu'il prendra un corps d'ordonnances, et pour s'y prendre avec d'autant plus de précautions. S. M. a établi des commissaires à Paris, dont le chef est M. de Morangis, pour recevoir et délibérer sur tous les mémoires qui seront envoyés par ledit d'Herbigny et commencer à composer ledit corps d'ordonnances » [1].

Colbert insista beaucoup auprès de M. d'Herbigny pour être exactement renseigné sur les résultats de sa mission. Il demandait fréquemment à ce haut magistrat de lui adresser des lettres et des mémoires, à titre purement privé, en même temps qu'il rehaussait par sa présence les différentes réunions qui groupaient chez M. de Morangis les futurs rédacteurs de l'ordonnance. Tout cela, disait-il, « à fin de bien remplir les fonctions de ma charge et tenir la main à ce que le corps d'ordonnances sur ces matières fut expédié le plus promptement possible » [2].

Son plan devait se réaliser. Aidé dans sa tâche par des collaborateurs dévoués et très versés dans la connaissance des affaires maritimes, Colbert

---

[1] Pardessus, *op. cit.*, t. IV, p. 243 et suiv.

[2] Pardessus, *op. cit.*, p. 243.

put, en quelques années, mettre sur pied cette grande œuvre législative: « L'ordonnance sur la marine du mois d'août 1681 ». On sait avec quel enthousiasme elle fut accueillie. « L'admiration, dit Valin, fut universelle, à la vue d'une ordonnance si belle dans sa distribution économique, si sage dans sa police générale et particulière, si exacte dans ses décisions, si savante enfin que, dans la partie du droit, elle présente autant de traités abrégés de jurisprudence qu'il y a de sujets qui en font l'objet. Disons tout: elle est telle que les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'ont adoptée à l'envi comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence » [1].

La grande ordonnance ouvre donc une ère nouvelle dans l'histoire du droit maritime. Rédigée sur un plan très vaste, à la fois complète et méthodique, elle se divise en cinq livres. Le premier traite « des officiers de l'amirauté et de leur juridiction »; le second « des gens et des bâtiments de mer »; le troisième « des contrats maritimes, affrêtements, engagements des gens de mer, contrats à la grosse aventure, assurances, avaries, prises, etc. »; le quatrième « de la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer »; le cinquième « de la pêche qui se fait en mer ».

---

[1] Valin, Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, t. I. Préface, p. 3.

Telle fut, présentée sous cette frêle esquisse, l'œuvre législative de Colbert dans la marine. Nous pénétrerons, à présent, dans le vif de notre sujet en nous occupant des livres second et troisième de l'ordonnance, qui fixent aux gens de mer leurs principaux statuts.

CHAPITRE II

LA LEGISLATION DES GENS DE MER SOUS L'ANCIEN REGIME DEPUIS COLBERT

§ 1. — Le Régime des Classes

Dans l'esprit de Colbert, l'idée d'une législation maritime s'associait intimement à une question de défense nationale. La France, à cette époque, était en guerre ouverte contre l'Europe coalisée, et une marine puissante lui était plus que jamais nécessaire pour soutenir sur les mers la gloire de son pavillon [1]. Malheureusement, notre pays, riche en vaisseaux, manquait d'hommes pour les monter. Aussi cet aspect lamentable de notre marine inspirait-il à l'ambassadeur des Pays-Bas cette réflexion ironique : « La France n'a pas de quoi fournir à

[1] « Forcée de tenir tête aux Hollandais, aux Espagnols, aux Impériaux, aux Brandebourgeois, aux Danois, Sa Majesté ne peut pas avoir la mesmes puissance sur mer. » (La France contre l'Europe continentale, Ch. de la Roncière, *op. cit.*, t. v, p. 578).

la monture de quarante vaisseaux de guerre »[1]. Le mal provenait exclusivement de l'aversion quasi insurmontable des gens de mer à servir sur les vaisseaux du Roi. « La discipline rude et arbitraire, certaines pénalités barbares, une nourriture insuffisante et une mauvaise hygiène »[2], tels étaient les principaux griefs des matelots et leur répugnance à prendre du service dans la marine de guerre. Toutefois, comme la marine avait un pressant besoin de marins, elle opérait par « rafles ». Le procédé consistait simplement à enlever de force tous les hommes propres au service maritime. Ce régime déplorable, appelé « la Presse », eut l'inconvénient final de provoquer la désertion en masse des matelots et de ruiner définitivement notre marine. Un tel désordre répugnait à Colbert. Il s'efforça de remédier à une situation aussi instable et aussi troublée en substituant à tous ces expédients un système plus précis : « Le système des classes ». Le régime nouveau consista à enrôler obligatoirement les matelots et à les répartir ensuite en classes.

Un premier essai fut tenté dans les provinces d'Aunis, du Poitou et de la Saintonge, dans le cou-

---

[1] Rapport du 22 janvier 1672. (Lettres de Pierre de Groot à Abraham de Wicquefort, p. 64). (Ch. de la Roncière, *op. cit.*, t. v, p. 365).

[2] Chabaud-Arnault, Histoire des Flottes militaires, p. 35.

rant de l'année 1665 [1]. Le succès fut tel que le Roi, par une ordonnance de 1668, décida « que l'enrôlement des matelots seroit pratiqué dans toutes les villes et communautés des côtes maritimes du royaume, pour être ensuite les matelots partagés en trois claffes, comme on l'avoit foit depuis peu, dans les gouvernements de la Rochelle, Brouage, d'Iles de Saintonge, pour servir une année sur les vaisseaux de Sa Majesté et les deux autres années suivantes sur les navires marchands: de façon que les dites claffes auraient à rouler alternativement sur les vaisseaux de guerre et sur les vaisseaux marchands » [2].

La généralisation du régime témoignait de son efficacité naissante. De conception exclusivement militaire et créé à cette fin, il disposait à l'égard des matelots d'une réglementation étroite et sévère, intitulée: « De l'Ordre et de la Discipline des Claffes ».

Voici, brièvement résumées, les dispositions fondamentales de ce code de travail des gens de mer:

Aucun engagement dans la marine marchande n'était permis à un matelot, sans avoir préalablement justifié de son enrôlement aux classes et montré qu'il était en possession de son bulletin. Celui-ci n'était autre qu'un certificat de classement, in-

---

[1] Valin, Nouveau commentaire de l'Ordonnance sur la Marine du mois d'août 1681, t. I, p. 510.

[2] Valin, *op cit.*, p. 510.

diquant l'âge, le signalement, la classe et l'année de service du matelot [1].

Les armateurs ne pouvaient donc accepter l'engagement des matelots qu'après s'être assurés qu'ils étaient effectivement enrôlés et qu'ils n'appartenaient pas à la classe de service, « à peine de 500 livres d'amendes et de punition corporelle en cas de récidive » [2]. Les gens de mer étaient tellement liés par l'enrôlement qu'il leur était interdit de changer de condition et de demeure, sans en avoir expressément référé au commissaire de leur département. S'ils passaient outre, ils étaient poursuivis et punis comme déserteurs [3].

Défense leur était faite également de prendre du service dans les troupes de terre, sans avoir déclaré qu'ils étaient enrôlés dans les classes, « à peine des galères perpétuelles » [4].

Et, « pour que nul n'en ignore », un double des rôles était affiché à la porte principale de la paroisse [5].

---

[1] L'indication du bulletin ne paraît pas remonter au-delà du 13 juillet 1670. (Ordonnance du 13 juillet 1670. Bibl. Nat., mss, Clairambault, cf. 854, fol. 116). (Jacques Captier, Etude historique et économique sur l'Inscription maritime, p. 44).

[2] Valin, *op. cit.*, I, p. 515.

[3] Valin, *op. cit.*, p. 516 et suiv.

[4] Valin, *op., cit.*, I, p. 516.

[5] « Instruction pour le S[r] Dorinville, Com[re] ord[re] de la Marine, que le Roy a chargé du soin de l'establissement

En fait, l'Inscription Maritime était créée [1].

Toutefois, la propriété de ce terme devait rester l'œuvre de nos assemblées révolutionnaires.

« Il y aura, dira l'article 1er de la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), une inscription particulière des citoyens français qui se destineront à la navigation ».

Tel sera, en droit, l'origine de l'Inscription Maritime.

§ 2. — Libéralités et Privilèges en faveur des Gens de Mer, en compensation des charges qui leur incombent du fait de l'Inscription Maritime.

L'institution du système des classes, que nous appellerons par anticipation « l'Inscription Maritime », eut, suivant les Provinces, une fortune di-

---

des classes, dans l'estendüe des Eueschèz de Tréguier, Léon et Quimper en la place du Comte Courtin, 28 mars 1680 ». (J. Captier, *op. cit.*, p. 389).

[1] Malgré son extrême sévérité, la législation nouvelle ne donna pas les résultats recherchés. Il fallut revenir aux anciennes pratiques et sacrifier encore une fois la navigation commerciale dans l'intérêt de la marine de guerre.

« Comme dans le passé, les ports furent fermés et les matelots poursuivis et emmenés de force. Leurs femmes même furent gardées en otage pour permettre de retrouver ceux qui se cachaient. » (Pierre Clément, Histoire de Colbert et de son administration, chap. XVI, p. 427).

verse. Accueillie favorablement en Bretagne [1], elle le fut ailleurs beaucoup moins, notamment à Martigues et à Marseille [2]. Seules, quelques menues faveurs pouvaient avoir raison de la défiance des gens de mer, et masquer en partie tout ce que le nouveau régime contenait d'arbitraire à leur égard. Dans un édit du mois d'août 1673, Sa Majesté entra résolument dans la voie des libéralités. « Pour donner moyen aux dits gens de mer enrôlés de vacquer à notre service avec plus de liberté et leur répartir nos grâces, nous voulons que pendant les années qu'ils seront par nous employés et seront à notre solde, ils jouissent de l'exemption du logement des gens de guerre, de guet, gardes aux portes des villes et châteaux, tutelles, curatelles, collectes des tailles, séquestres et gardes de biens et régime de fruits

---

[1] « J'ay esté surpris, écrivais Colbert, le 4 septembre 1673, qu'il n'y ait que 6773 matelots dans toutes les classes depuis la Bretagne jusques à Bayonne; la Bretagne seule en fournit près de 20.000 ». (Delavaud, Rochefort en 1672 et en 1673, p. 73). (Ch. de la Roncière, Histoire de la Marine française, t. v, p. 367).

[2] Lettre à M. de Pilles, gouverneur de Marseille: « Nous sommes résolus cinquante matelots que nous sommes du cartier de Saint-Jean, de faire sousleuer toute la ville et d'aller au bureau et les attendre la nuict lorsqu'ils vont se retirer ou se coucher (il s'agit des commis du bureau des classes) pour leur coupper la gorge.... etc. » (Archives de la Marine, vol. B, 320, fol. 36). (J. Captier, Etude historique et économique de l'Inscription maritime, p. 433).

tant à l'égard de nos affaires que de celles des particuliers, faisant défenses à tous officiers, échevins et consuls des villes de les y comprendre. Comme aussi nous voulons que pendant l'année de service et qu'ils recevront notre solde, ils jouissent de la surséance et suspension de toutes poursuites en leur procès et différents civils, et de toutes contraintes en leurs personnes et biens, pour raisons de dettes, soit qu'ils s'y trouvent obligés solidairement ou autrement comme caution... » [1].

Le gouvernement royal ne s'en tint pas là. Il prescrivit encore aux armateurs de réserver le plus possible à la main-d'œuvre maritime nationale la navigation sur les bâtiments de commerce français. Dans une lettre adressée à M. le Comte de Toulouse, le 1er mai 1710, Sa Majesté dit expressément : « Mon intention a toujours été que les vaisseaux de mes sujets ne puissent jamais naviguer que sous pavillon de France, et que les deux tiers au moins de leurs équipages soient composés de matelots françois en temps de paix comme en temps de guerre » [2].

Enfin, comme complément à cette situation privilégiée, le gouvernement de Louis XIV inaugura pour les gens de mer une législation sociale de tout premier ordre.

---

[1] Edit. du mois d'août 1673, « sur le privilège des gens de Mer. » (Valin, I, p. 507).

[2] Valin, II, p. 241.

Elle devait devancer de deux siècles au moins nos lois modernes de prévoyance sociale.

§ 3. — Mesures de Prévoyance sociale

Un usage, fort répandu dans la marine, consistait à faire des avances ou des prêts aux matelots, soit en cours de voyage, soit à l'arrivée au port de débarquement.

Mais cette pratique, heureuse dans ses débuts, fut bientôt viciée dans son essence. Détenteurs de leur solde, les matelots n'avaient plus qu'un désir: en dilapider aussitôt le montant, en se livrant à terre à un libertinage éhonté; ensuite: déserter.

Le problème était devenu angoissant pour les familles de ces malheureux qui ne se faisaient pas faute d'abandonner femmes et enfants à la plus affreuse misère.

Pour mettre fin à une situation aussi dégradante pour leurs auteurs qu'elle menaçait de tarir la source de recrutement des gens de mer, il fut décidé qu'à l'avenir: les matelots ne toucheraient plus leurs salaires que dans le lieu de leur domicile, après la revue de désarmement et en présence du commissaire des classes qui ferait à cha-

---

[1] A. Desjardins, Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime, p. 186.

cun le décompte de son dû [1]. Semblable mesure empêchait, en outre, les marins et leurs familles d'être rançonnés par des spéculateurs sans conscience qui, profitant de la détresse financière générale dans le royaume, acculaient les gens de mer à la ruine et au désespoir. Cette première question, définitivement tranchée, on s'intéressa au sort des matelots qui tombaient malades ou étaient blessés au service du navire: « Le matelot qui sera blessé au service du navire ou qui tombera malade pendant le voyage sera payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire... et s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé aux dépens du navire et de la cargaison » [2]. On s'occupa ensuite des matelots délaissés ou abandonnés en pays étrangers, en mettant à la charge des armateurs les frais de conduite et de rapatriement. Ce fut d'abord une ordonnance du 9 avril 1704 qui imposa aux capitaines des vaisseaux marchands « de recevoir pour les rapatrier, les marins naufragés ou délaissés » [3]; plus tard les règlements du 10 mai 1728, qui organisèrent la conduite des gens de mer, commandés pour l'armement des vaisseaux du Roi [4], enfin l'ordonnance du 1er août 1743, qui décide: « Les capitaines, maîtres ou patrons qui laisseront dans les hôpitaux

---

[1] Ordonnance sur la Marine de 1689 (Valin, livre 8, titre III, art. 8).

[2] Pardessus, *op. cit.*, titre IV, livre III, p. 358.

[3] Desjardins, *op. cit.*, p. 187.

[4] Valin, t. I, p. 713.

des gens de mer qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais de maladies contractées pendant le voyage et à la dépense nécessaire pour mettre les dits gens de mer en état de se conduire chez eux ou pour fournir, en cas de mort, aux frais de leur enterrement. Ils déposeront pour cet effet une somme suffisante ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission aux bureaux des classes ou dans la chancellerie des consulats, de satisfaire aux dites charges... » [1]. Mais de tous ces privilèges, le plus important fut, sans contredit, « L'établissement des Invalides de la Marine ».

Colbert s'était vivement préoccupé de venir en aide aux gens de mer devenus estropiés sur les vaisseaux du Roi, en leur assurant jusqu'à la fin de leurs jours une existence supportable. Il avait eu la pensée d'édifier à Rochefort et à Toulon deux grands hôpitaux destinés à recevoir les matelots invalides, en spécifiant dans son règlement de 1673 « qu'ils seroient soulagés, nourris et entretenus leur vie durant » [2]. Ce projet dut être abandonné, mais Colbert y suppléa en instituant pour les matelots des pensions ou une demi-solde pour qu'ils pussent « jouir de leurs travaux et passer le reste de leurs jours en tranquillité ». Les matelots et ou-

---

[1] Valin, *op. cit.*, t. I, p. 721. (Ordonnance du 1er août 1743, art. 3).

[2] Valin, I, p. 712.

vriers des vaisseaux de marine et des galères eurent les mêmes avantages, à la condition d'avoir vieilli dans le service ou d'être devenus estropiés en combattant sur les vaisseaux du Roi. Et « comme les officiers, matelots et soldats invalides ou estropiés au service des vaisseaux marchands équipés en guerre ou en marchandises servent également l'Etat, Colbert voulut qu'ils fussent admis à la même récompense de la demi-solde » [1].

Colbert associa également dans une même pensée les femmes et les enfants de ces vieux serviteurs de l'Etat.

Il proposa à Sa Majesté de donner des gratifications et des récompenses aux veuves et aux enfants des invalides, officiers et matelots, qui auraient été tués ou seraient décédés sur les vaisseaux de guerre ou sur ceux des particuliers; le tout à l'agrément du Roi [2].

Quelques autres dispositions heureuses en faveur des gens de mer vinrent consolider et raffermir définitivement les principes de cet état social nouveau dont les traits distinctifs devaient survivre dans notre législation maritime contemporaine.

---

[1] Valin, *op. cit.*, I, 723.

[2] V. édit. de mai, art. 21. (Valin, I, 725).

DEUXIÈME PARTIE

CARACTÈRES GÉNÉRAUX DU DROIT OUVRIER MARITIME CONTEMPORAIN

SECTION PREMIÈRE

Institutions du Droit Maritime Administratif

CHAPITRE I

L'INSCRIPTION MARITIME

La loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription Maritime [1], modifiée elle-même par des lois postérieures [2], représente à l'époque moderne le Code national des marins français.

Pour la première fois, la loi du 3 Brumaire an IV avait posé les bases d'une organisation sérieuse de l'Inscription Maritime. Elle y réussit d'ailleurs très mal car, dès l'année 1835 jusqu'à la fin du XIX[e] siècle, la loi de l'époque intermédiaire dut être plusieurs fois remaniée.

---

[1] Loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription maritime, comprenant 91 articles. (*J. Off.* des 26 et 27 décembre 1896).

[2] Lois des 28 janvier 1898 et du 8 août 1913. (*Rev. Intern. du Droit marit.*, XXIX, p. 312).

Ces transformations successives, opérées à coups de décrets ministériels, avaient enlevé à la loi de Brumaire son véritable caractère législatif : les décrets s'étaient superposés à la loi.

Il parut alors plus simple de l'abroger. De cette refonte est née la loi du 24 décembre 1896.

Nous allons envisager son étude en fixant dès le début notre attention sur les règles qui déterminent son organisation administrative.

Trois conditions sont exigées du futur inscrit pour être admis au bénéfice de l'Institution. Il faut d'abord qu'il soit français ou naturalisé français [1]. Il devra, en second lieu, exercer une navigation « soit sur mer, soit dans les ports ou dans les rades, soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux, jusqu'au point où remonte la marée et pour ceux où il n'y a pas de marée jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter » [2].

En dernier lieu, il devra exercer la navigation à titre professionnel [3].

Sur ce dernier point, une loi du 14 juillet 1908 est venue modifier certaines dispositions de la loi du 24 décembre 1896. Elle prohibe la navigation fictive, en excluant de l'Institution tout navigateur

---

[1] Loi du 24 décembre 1896, art. 1 et 26.

[2] *Ibid.*, art. 1, *infine*.

[3] *Ibid.*, art. 1.

qui ne fera pas, de sa profession, son principal moyen d'existence [1]. Ajoutons que la loi du 24 décembre 1896 ne considère pas comme navigation professionnelle « la navigation de ceux qui, non antérieurement inscrits, ne remplissent pas à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment » [2].

Le futur inscrit se présente devant le chef de l'Inscription maritime qui l'*inscrit*. Ce terme indique donc que le marin figurera sur des matricules qui permettront de constater l'exercice de la profession. L'administrateur de la marine donne ensuite au marin connaissance des textes de lois qui déterminent l'étendue de ses obligations et de ses droits [3]. Toutefois, dans l'intérêt des mineurs, la loi apporte quelques dérogations à la règle générale. Elle exige la présence du père ou du tuteur au moment de l'engagement. Elle fait également une obligation aux mineurs d'avoir satisfait aux prescriptions de la loi sur l'instruction primaire obligatoire; sinon, elle leur refuse le bénéfice de la navigation jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de seize ans révolus [4].

Le marin inscrit prend aussitôt sa place dans l'une des trois catégories qui lui sont assignées par la loi et qui comprennent: des inscrits provisoi-

---

[1] Loi du 14 juillet sur la Caisse des Invalides, art. 3.
[2] Loi du 24 décembre 1896, art. 3, § 4.
[3] Loi du 24 déc. 1896, art. 4, 5, 11, 14, 15, 19.
[4] *Ibid.*, art. 10.

res, des inscrits définitifs et des inscrits hors de service. Nous classerons dans la première catégorie tous ceux qui n'ont pas encore atteint l'âge de dix-huit ans ou qui n'ont pas satisfait au temps de navigation exigé par la loi [1]. Les seconds, dits *inscrits définitifs,* devront avoir dix-huit ans accomplis et dix-huit mois de navigation, dans l'évaluation desquels est augmenté de moitié « le temps passé au long cours, aux grandes pêches ou sur les bâtiments de l'Etat armés » [2]. Restent les inscrits hors de service. A leur égard une limite d'âge est exigée. Ils devront avoir 50 ans révolus pour faire partie de cette troisième catégorie, à moins qu'ils n'aient été reconnus inaptes à tout service militaire, à la suite de blessures ou d'infirmités graves [3]. Une matricule spéciale, tenue au chef-lieu de chaque quartier par les soins de l'administrateur de l'Inscription Maritime, correspondra aux trois classes que nous venons de mentionner [4]. Le marin inscrit n'est pas lié indéfiniment à l'Institution. La loi lui reconnaît le droit d'en sortir librement. L'inscrit sera rayé des registres de l'Inscription Maritime *un an* après qu'il en aura manifesté le désir. Mais il doit du même coup renoncer à la navigation et à tous les avantages qui en découlent. A son tour, l'Administration

---

[1] Loi du 24 déc. 1896, art. 10.

[2] *Ibid,* art. 11.

[3] *Ibid.,* art. 19 et 29.

[4] *Ibid.,* art. 64, 65, 66.

de la marine pourra rayer le marin de ses cadres. Cela s'entendra lorsque l'inscrit maritime n'aura pas navigué depuis trois ans, exception faite, bien entendu, d'un cas de force majeure, propre à justifier son inactivité [1]. Dans le même sens, l'administration maritime inscrira d'office sur ses matricules le marin qui, primitivement rayé, reprendra l'exercice de la navigation à titre professionnel. Remarquons, en dernier lieu, que la loi autorise les intéressés à plaider leur cause devant le Ministre, pour tout ce qui touche à leur profession. Si satisfaction ne leur est pas donnée, ils auront le suprême recours de s'adresser au Conseil d'Etat qui statuera en dernier ressort [2].

La législation spéciale aux gens de mer, crée à leur égard un statut militaire particulier. Elle fait à l'inscrit une obligation rigoureuse d'accomplir son service militaire dans l'armée de mer. La loi excepte seulement les inscrits réformés pour cause d'infirmités graves ou ceux qui, antérieurement, ont été condamnés [3]. Les obligations militaires de l'inscrit se subdivisent en trois périodes. La première s'écoule depuis l'âge de dix-huit ans jusqu'à l'âge de vingt ans, date où commence pour le marin son temps de service obligatoire. Pendant cette première période, le marin ne peut être appe-

---

[1] Loi du 24 déc. 1896, art. 15.

[2] *Ibid.*, art. 68.

[3] *Ibid.*, art. 7 et 14.

lé qu'en temps de guerre ou en vertu d'un décret [1]. La deuxième période, dite « obligatoire », comprend sept années de service. En fait, elle se divise en une durée de service actif qui est de cinq ans et une durée de disponibilité qui est de deux ans. Mais le Ministre conserve le droit d'abaisser par simple décret la durée de service effectif exigé par la loi [2]. La troisième période, appelée « période de réserve », comprend le temps d'assujettissement postérieur à la période obligatoire et dure jusqu'à l'âge de cinquante ans. Pendant tout ce temps, les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du Président de la République [3].

Du fait de leurs obligations militaires spéciales, les inscrits maritimes sont soumis à un contrôle sévère de l'Etat. Dès l'âge de vingt ans, ils doivent se présenter devant l'administrateur de l'Inscription Maritime [4]. En outre, en cas de déplacement pour une durée supérieure à un mois, l'inscrit marin est tenu d'en faire la déclaration au chef de service de l'Inscription Maritime [5]. Il agira de même s'il désire établir sa résidence en pays étranger. Il est encore interdit à l'inscrit de naviguer sous un autre pavillon que le pavillon français, sans une autorisation formelle du Ministre de la Marine [6].

---

[1] Loi du 24 déc. 1896, art. 5 et 20.
[2] *Ibid.*, art. 23.
[3] *Ibid.*, art. 20, § 3.
[4] *Ibid.*, art. 10.
[5] *Ibid.*, art. 54.
[6] Loi du 24 déc. 1896, art. 55.

Si les inscrits ont des devoirs, ils ont aussi des droits. Et ceux-ci forment maintenant la contre-partie des charges particulières qui pèsent sur eux. C'est d'abord l'article 4 de la loi du 24 décembre 1896, qui décide *que tout inscrit maritime qui aura accompli son service dans l'armée de mer, sera exempt de tout autre service public.* C'est ensuite le monopole de la pêche côtière assuré aux inscrits. *La profession de marin et l'industrie de la pêche, pratiquée par les inscrits dans les conditions et les limites prévues à l'article* 1er*; les produits par eux pêchés ou récoltés ne comportent à leur charge ni droit de patente, ni redevance personnelle d'aucune sorte* [1]. De même, les concessions temporaires de parties de plages aux inscrits définitifs, femmes, veuves et orphelines non mariées d'inscrits définitifs, pour l'établissement de pêcheries mobiles, formées de filets ou de lignes munies d'hameçons, et ayant pour objet la pêche du poisson ou la capture des oiseaux de mer, sont gratuites [2]. Sont également gratuites les mêmes concessions faites aux inscrits définitifs, lorsqu'elles ont pour objet *le parquage des coquillages ou crustacés, provenant de leur propre pêche* [3]. Enfin, les inscrits ont droit sur les fonds de la *Caisse des Invalides de la Marine,* à des pensions et à des

[1] *Ibid.,* art. 48.

[2] *Ibid.,* art. 49, § 1er.

[3] Loi du 24 déc. 1896, art. 49.

secours [1]. De tous les avantages réservés aux inscrits, celui-là compte certainement parmi les plus appréciés. Son étude fera l'objet d'un chapitre spécial.

---

[1] Loi du 24 déc. 1896, art. 50.

CHAPITRE II

LA CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE

La Caisse des Invalides de la Marine constitue un établissement public, dont la fonction essentielle est d'assurer une pension de retraite aux marins infirmes ou âgés. Elle est la propriété exclusive des inscrits. La loi du 14 juillet 1908, modifiée elle-même par une loi récente du 30 décembre 1920 [1], en règle les modalités d'application. Nous allons brièvement les examiner.

Pour invoquer son droit à la retraite, l'inscrit maritime doit réunir plusieurs conditions. Aux termes de l'article premier de la loi du 14 juillet 1908, il doit d'abord justifier de *trois cents mois de navigation* et d'une navigation strictement professionnelle. Ensuite, avoir atteint l'âge de cinquante ans — à moins d'être affecté d'une infirmité permanente absolue, qui lui interdise toute espèce

---

[1] *J. Off.*, 31 déc., 1920, p. 21771 (sur l'application de cette loi, voir l'instruction ministérielle, du 31 décembre 1920, S. S. E. M. M. *Officiel* du 5 janvier 1921, p. 290).

de navigation. — Dans ce cas, quelque soit son âge, le marin sera admis au bénéfice de la pension [1]. La loi a également institué des *pensions proportionnelles* en faveur des inscrits devenus infirmes et mis dans l'impossibilité de continuer la navigation. Pour cette catégorie, la loi exige seulement du futur bénéficiaire un minimum de *cent quatre-vingts mois de services,* dont cent au moins dans la navigation de commerce, de pêche ou de plaisance [2]. Enfin, une dernière condition est imposée au marin pour faire valoir ses droits à la retraite. Il ne devra pas avoir perdu sa qualité d'inscrit. Nous ajouterons que les veuves et les orphelins ont droit à une pension égale à la moitié de celle qui serait échue à l'inscrit [3].

Quel sera, à présent, le taux de la pension? Sur ce point, la loi du 30 décembre 1920 a considérablement innové. Avec la loi du 14 juillet 1908, les inscrits étaient divisés en sept classes et les pensions s'échelonnaient de 636 francs pour les simples matelots à 1430 francs pour les capitaines au long cours. La loi du 30 décembre 1920 répartit les inscrits en quatre catégories et elle augmente sensiblement la retraite des pensionnés.

Les taux s'échelonnent aujourd'hui de 1.500 fr. pour les matelots de la quatrième catégorie, à

---

[1] Loi du 14 juillet 1908, art. 1er.

[2] *Ibid.*, art. 11.

[3] Loi du 30 décembre 1920, art. 6.

3.200 fr. pour les capitaines au long cours. A d'autres points de vue, la loi nouvelle apporte des modifications au système de la loi du 14 juillet 1908. Elle supprime les compléments pour navigation hauturière et pour service à l'Etat, ainsi que les suppléments d'invalidité [1]. Mais elle maintient le régime des pensions proportionnelles accordées aux inscrits réunissant au moins cent quatre-vingts mois de navigation, en raison d'infirmités évidentes reconnues [2]. De plus, les lois du 31 mars 1919 et du 25 mars 1920 interdisent formellement aux inscrits maritimes de cumuler leurs pensions de demi-solde, soit avec des pensions militaires, soit avec des pensions civiles, déjà majorées par des lois antérieures [3]. Les pensions sur la Caisse des Invalides sont incessibles et insaisissables [4].

Un dernier point intéresse la Caisse des Invalides: ce sont ses revenus. Comment la Caisse est-elle alimentée? Nous distinguerons d'abord les versements des inscrits. Ceux-ci, d'après la

---

[1] Loi du 30 décembre 1920, art. 7 (modifiant les art. 6 et 25 de la loi du 14 juillet 1908).

[2] Loi du 30 déc. 1920, art. 5: « Les inscrits appartenant à ce régime auront droit en conséquence à des pensions égales à 1/300e de la pension correspondante à l'une des quatre catégories établies par la nouvelle loi. »

[3] Loi du 30 déc., 1920, art. 14; lois du 31 mars 1919, (*Officiel* 1er avril 1919, p. 3323) et du 25 mars 1920, (*Officiel* du 26, p. 4822).

[4] *Ibid.*, art. 6.

loi du 14 juillet 1908, étaient tenus soit à une contribution égale à 5 0/0 de leurs salaires, soit à des prestations mensuelles fixes, suivant le mode d'engagement et le genre de navigation effectués. La loi du 30 décembre 1920 ne modifie pas ce système. Elle se contente de majorer le taux des prestations annuelles.

Les propriétaires et les armateurs participent également aux revenus de la Caisse dans les proportions suivantes: ils sont d'abord astreints aux trois-cinquièmes des sommes qui sont versées par leurs équipages. En outre, ils doivent verser les trois-cinquièmes des sommes qui seraient dues par certains membres de leurs équipages, si ceux-ci n'en étaient pas dispensés, soit comme pensionnés de la Caisse des Invalides, soit comme indigènes sujets français [1]. Ils doivent, en dernier lieu, continuer à payer 8 0/0 des salaires des marins étrangers qu'ils emploient [2].

---

[1] Loi du 14 juillet 1908, art. 13 et 15.

[2] Loi du 14 juillet 1908, art. 16. Par exception, la loi du 30 décembre 1920 exonère partiellement de ces taxes l'inscrit propriétaire qui réunira les conditions suivantes: « Les inscrits maritimes pour la totalité de ba-
« teaux armés à la pêche au large, à la petite pêche et
« au bornage, qui montent eux-mêmes les dits bateaux et
« après eux leurs veuves et orphelins âgés de moins de
« seize ans, seront dispensés de la taxe, pourvu que le
« bateau n'ait pas plus de trois tonneaux de jauge
« brute. » (Art. 10).

Comme ces ressources sont encore insuffisantes, l'Etat subventionne annuellement la Caisse des Invalides. Le montant de ces subventions atteint aujourd'hui un chiffre assez élevé — environ 20 millions par an — ce qui constitue, évidemment, une très grosse charge pour le Trésor.

Quelques profits extraordinaires, des dons et des legs augmentent dans une certaine mesure les revenus de la Caisse dont ils forment les dernières ressources.

A côté de la Caisse des Invalides, qui garantit aux inscrits une pension de retraite dans leur vieillesse, figure la Caisse de Prévoyance des Marins français, son annexe, qui protège l'inscrit contre les risques et les accidents de sa profession.

Celle-ci n'est plus, comme son aînée, la Caisse des Invalides, le privilège exclusif des inscrits maritimes. Quoique primitivement conçue à leur intention, elle est devenue dans la suite la propriété de tout l'équipage : inscrits ou non.

Nous allons l'étudier.

CHAPITRE III

LA CAISSE DE PREVOYANCE DES MARINS FRANÇAIS

Au lendemain de la loi du 9 avril 1898, établissant dans l'industrie terrestre la responsabilité du patron en matière d'accidents du travail, les marins réclamèrent aussitôt pour la marine une identité de traitement. Quelques jours après, la loi du 21 avril 1898 créait la Caisse de Prévoyance des Marins français. Malheureusement, cette loi, votée un peu trop hâtivement, devint bientôt impopulaire et il fallut songer à l'amender. De cette réforme est sortie la loi du 29 décembre 1905, loi fondamentale en la matière [1].

Plusieurs lois sont venues dans la suite la compléter. Nous nous bornons à signaler la plus im-

---

[1] Loi du 29 décembre 1905, suivie de son décret d'application du 14 avril, portant règlement d'administration publique. (*Rev. Internationale du Droit Maritime,* t. XXI, p. 833.

portante et la plus récente : la loi sur les pensions du 30 décembre 1920 [1].

La Caisse de Prévoyance est basée, comme la Caisse des Invalides de la Marine, sur le principe de l'assurance mutuelle obligatoire : employeurs et employés participent à ses revenus. Par là, elle

---

[1] *J. Officiel,* 31 décembre 1920, p. 21771.

Note. — En écartant de la Caisse de Prévoyance des marins français le personnel non inscrit, il en résultait pour ces derniers une situation juridique assez confuse.

A défaut de la loi du 21 avril 1898, devait-on appliquer au personnel civil la loi du 9 avril 1898 ? La question ne laissait pas d'être délicate, car la loi terrestre ne vise pas les transports maritimes. La jurisprudence se montra cependant favorable à l'extension de la loi du 9 avril à l'industrie de la mer, et plusieurs décisions furent rendues dans ce sens. (Aix, 2 août 1900 ; Rennes, 17 décembre 1901. *Revue Int. du Dr. maritime,* XVI, p. 29 ; XVII, p. 407). Mais la Cour de cassation condamna formellement cette interprétation par un arrêt du 2 février 1903 (D. 1903, I, 180). Il fallait, de toute nécessité, laisser une partie de l'équipage sous l'empire du droit commun et lui faire application des articles 1382 et suiv. du C. civ. Une situation aussi choquante parmi les membres d'un même personnel éveillait naturellement des inquiétudes. A d'autres points de vue, la loi maritime était en butte aux plus sérieuses critiques. Entre toutes, les inscrits reprochaient vivement à la loi du 21 avril d'être moins avantageuse pour eux que ne l'était la loi du 9 avril vis à vis de l'ouvrier de terre.

Pour toutes ces raisons est née la loi du 29 décembre 1905, qui donne aux uns et aux autres une égalité de traitement.

est restée étrangère à *l'idée du risque professionnel* qui caractérise la loi du 9 avril 1898 et qui fait supporter au patron seul tous les risques de l'entreprise. Annexe de la Caisse des Invalides, la Caisse de Prévoyance est gérée par les mêmes fonctionnaires et son contrôle financier est du ressort de la Commission supérieure de l'établissement des Invalides [1]. Elle a la personnalité civile [2]. Il a été créé au Ministère de la Marine un Conseil d'administration qui donne son avis sur l'emploi et le placement des fonds de la Caisse, ainsi que sur les questions et projets relatifs à son organisation et à sa réglementation [3].

Les ressources de la Caisse sont assez variées, mais elle tire ses principaux revenus des versements effectués par les patrons et les employés. Vis à vis du personnel, le genre de navigation entreprise déterminera le montant de ses cotisations.

Cette contribution sera, par exemple, de 1 0/0 des salaires pour les officiers et de 0 fr. 75 pour les autres dans les voyages au long cours. Pour le petit cabotage et la petite pêche, le versement du personnel variera selon le grade, de 0 fr. 60 à 10 francs par mois [4]. Les armateurs ou les propriétaires des navires devront faire à la Caisse des prestations de même nature que celles qui sont

---

[1] Loi du 29 décembre 1905, art. 17.

[2] *Ibid.*, art. 2, § 1er.

[3] *Ibid.*, art. 18.

[4] Loi du 30 décembre 1920, art. 11, § 1er.

effectuées par leurs équipages. Lorsqu'il s'agira des voyages au long cours ou des grandes pêches, pour lesquelles les participants versent des cotisations proportionnelles aux salaires, les armateurs et les propriétaires feront un versement de 3,50 0/0 de la somme des salaires, portés au rôle d'équipage. Dans tous les autres cas, les armateurs paieront pour chaque personne qu'ils emploient une taxe mensuelle fixe qui variera de 2 fr. 80 à 35 fr. [1]. En résumé, quand les participants paient des cotisations proportionnelles à leurs salaires, les armateurs versent également des taxes proportionnelles, et quand les participants versent des cotisations mensuelles, les armateurs paient des taxes mensuelles fixes.

La Caisse de Prévoyance bénéficiera encore de quelques revenus accessoires, provenant soit de l'Etat, soit des dons ou legs de particuliers, soit des subsides éventuels des départements, des communes, des établissements publics et des associations [2].

Quels seront, maintenant, les risques garantis?

La loi du 29 décembre 1905 se sépare, sur le terrain des risques, de la loi du 9 avril 1898. Alors que celle-ci ne vise que l'accident proprement dit, « la blessure », la loi maritime étend le risque « à

---

[1] *Ibid.;* art. 11, § 2. (Cf. La circulaire du 10 avril 1921 du Comité des Armateurs, p. 1269).

[2] Loi du 29 déc. 1905, art. 2, § 3 et 4.

la maladie professionnelle ». Dans les deux cas, la Caisse de Prévoyance fournira la même indemnité. Mais si, dans ce domaine, la loi maritime se montre plus large, elle exige du réclamant une condition formelle pour l'admettre au bénéfice de sa législation. Le risque doit avoir sa cause directe dans l'exercice de la profession, ce qui veut dire *que toute blessure ou maladie ne sera admise que tout autant qu'elle sera survenue pendant la durée d'un embarquement sur un navire français ou s'y rattachant étroitement...* [1]

Les allocations données par la Caisse de Prévoyance ont acquis une importance particulière depuis la loi du 30 décembre 1920. Cette loi a majoré le taux des pensions dans une proportion qui varie de 60 0/0 à 300 0/0. La loi actuelle prévoit trois cas d'incapacités. D'abord l'*incapacité permanente et absolue*. Celle-ci donnera droit à une pension du 1er degré, qui variera, selon le grade, de 1.800 fr. à 3.600 fr. Ensuite, l'*incapacité permanente et partielle*, qui donnera droit à une pension du second degré et dont le taux variera de 1.200 à 2.500 fr., selon le grade. Enfin, le cas d'*incapacité temporaire*, qui donnera droit pour le participant à *une indemnité* journalière, d'après un taux calculé sur la pension d'infirmité du 1er degré. Les veuves et les orphelins auront droit également à

---

[1] Instruction du 20 avril 1906 sur la Caisse de Prévoyance des Marins français, art. 21 et suiv.

des pensions et les ascendants à certains secours [1]. Le caractère de ces pensions est de les rendre incessibles et insaisissables. Elles ont ce trait commun avec les pensions de demi-solde, accordées par la Caisse des Invalides de la Marine [2].

---

[1] Loi du 29 décembre 1905, art. 6, 7, 8, 9; loi du 30 décembre 1920, art. 12.

[2] Loi du 29 déc. 1905, art. 12, § 1er. ; loi du 30 déc. 1920, art. 16.

Section II

Institutions du Droit Maritime privé

CHAPITRE UNIQUE

LE CONTRAT D'ENGAGEMENT DES GENS DE MER

Le contrat d'engagement des gens de mer trouve la base de sa réglementation dans le Livre II du Code de commerce, dont le titre v est ainsi conçu : « De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage ».

L'insuffisance de ses dispositions — à peine rajeunie sur certains points par la loi du 12 août 1885 — ne permet pas de considérer le Code comme l'expression fidèle du contrat d'engagement maritime.

Il faut se rapporter à de nombreuses lois et décrets pour saisir toutes les particularités de l'engagement des gens de mer et avoir ainsi une idée complète de la législation en vigueur.

Parmi ces lois, nous citerons le décret-loi du 24 mars 1852, qui a donné le Code disciplinaire et pé-

nal de la marine marchande, modifié par les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902; la loi du 17 avril 1907, organisant, pour la première fois, le travail à bord des navires français, modifiée sur certains points par une loi de finances du 30 avril 1921. Nous mentionnerons encore la loi du 2 août 1919, introduisant le principe de la journée de huit heures à bord des navires de commerce et de pêche, suivie de son décret d'application du 24 février 1920, remplacé plus récemment par le décret du 5 septembre 1922.

Malheureusement, les textes légaux qui régissent les rapports contractuels entre les armateurs et leur personnel naviguant, sont à ce point disséminés, que la nécessité de les réunir et de les coordonner dans un Code du travail apparaît tous les jours plus urgente.

Un projet de loi portant *Code de Travail maritime* a été déposé à cette intention à la Chambre des Députés le 31 décembre 1921, par le Gouvernement.

« Il faut, est-il écrit dans l'exposé des motifs, pour les professions maritimes, comme pour les professions terriennes, un Code du travail ». Le projet est actuellement à l'étude.

Nous réservons à toutes ces questions et au contrat d'engagement maritime lui-même un examen approfondi dans la troisième partie de notre ouvrage, qui formera la partie critique et substantielle de notre sujet.

Nous allons indiquer, pour l'instant, les règles constitutives de ce contrat, en dégageant quelques-unes des particularités qui le caractérisent.

Quelle est la nature juridique de ce contrat?

C'est la première question à laquelle nous devons répondre.

Il semble, à première vue, que l'on puisse l'envisager uniquement sous l'angle du droit civil. Le marin n'est-il pas comme son camarade de terre un ouvrier? Tous deux n'offrent-ils pas à leur patron un travail pour une période déterminée et selon un salaire convenu? On peut, à bon droit, se demander si l'engagement du marin ne constitue pas simplement un louage de services, tel que le prévoit l'article 1710 du Code civil, aux termes duquel « le contrat d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles ».

En un mot, en législation maritime, la Convention ferait la loi des parties, au même titre qu'elle exerce souverainement ce droit dans le domaine terrestre. A la condition, cependant, de ne pas enfreindre les dispositions de l'article 6 du Code civil qui stipule « que l'on ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs ».

Sans doute, marins et armateurs vont se rencontrer pour débattre ensemble les conditions de l'engagement, mais l'intervention de l'Etat sera né-

cessaire pour sanctionner définitivement l'accord des parties entre elles.

Vivant témoignage d'un lien plusieurs fois séculaire, dont nous apercevons dès maintenant les premiers chaînons !

L'Etat figurera donc comme partie au contrat, mais à un titre qui lui confèrera du même coup des prérogatives spéciales : il agira en qualité de tuteur des gens de mer.

Son rôle sera prépondérant vis-à-vis de tous : marins et armateurs devront satisfaire aux règles d'ordre public édictées par l'Etat.

En premier lieu, la composition des équipages ne sera pas laissée au libre choix de l'armateur. Conformément à un décret de la Convention, du 21 septembre 1793, dont l'Etat a fait une disposition d'ordre public, le navire ne sera réputé français « que si les officiers et les trois-quarts, au moins, de l'équipage sont de nationalité française ». L'armateur devra donc recruter la presque totalité de son personnel dans l'élément national.

En second lieu, l'Etat exigera de l'armateur qu'il subvienne aux soins de ses marins blessés ou malades, lorsque la maladie ou la blessure résulteront d'un accident du travail, c'est-à-dire lorsque le marin aura été régulièrement engagé.

La dette de l'armateur sera double, si l'on se rappelle qu'il est déjà tenu, vis-à-vis de son personnel, par la Caisse de Prévoyance des Marins français.

Enfin, l'armateur qui, pour une cause quelconque, aura débarqué l'un de ses marins hors de France, sera dans l'obligation d'assurer son retour jusqu'à son quartier d'inscription. C'est ce que l'on désigne sous le nom de rapatriement.

L'Etat emprunte toute cette partie de sa réglementation aux article 252, 262, 263 et 264 du Code de commerce, dont il a fait des dispositions d'ordre public.

Vis-à-vis du marin, les règles relatives à l'exécution de son engagement sont étroites et sévères. Elles découlent de la situation quasi-militaire de l'inscrit.

Contrairement au droit commun, en droit maritime le marin régulièrement embarqué et qui rompt délibérement son contrat d'engagement s'expose à être poursuivi comme déserteur, s'il s'absente du bord pendant trois fois vingt-quatre heures. L'armateur a le droit de le faire appréhender par l'autorité publique. Envers le capitaine de son navire, le marin est tenu à des devoirs spéciaux. Il lui doit le respect et l'obéissance. Ses fautes peuvent être de simples fautes disciplinaires. Elles relèvent, dans ce cas, de la compétence du capitaine. Si elles constituent des délits, elles sont laissées à l'appréciation de tribunaux maritimes spéciaux. Les crimes relèvent du droit commun et leurs auteurs sont déférés en Cours d'assises.

Pour assurer l'exécution de ses prescriptions, l'Etat sera représenté au contrat par son agent,

« l'administrateur de l'Inscription Maritime ». Ce haut fonctionnaire obligera les capitaines ou les armateurs à venir lui présenter les gens de mer qu'ils ont engagés. C'est ce que nous appellerons la *revue de départ.*

L'administrateur a pour mission d'éclairer les parties sur leurs obligations respectives et, surtout, de vérifier si les clauses d'ordre public ont été respectées. Différemment, il pourra refuser sa signature et le contrat restera sans effets.

Après ce contrôle, l'administrateur dressera le *rôle d'équipage.*

Le rôle est une liste sur laquelle figurent le nom du navire et de l'armateur, le nom de tous les membres de l'équipage, avec les indications nécessaires sur leur âge, leur nationalité, etc. Il est le mode de preuve par excellence du contrat d'engagement et demeure obligatoire pour tous les navires [1].

Nous n'insisterons pas particulièrement sur les règles relatives à la capacité de contracter. De même que dans le droit commun, tout contrat maritime entaché « d'erreur, de violence ou de dol » est nul (art. 1109 et suiv., C. civ.). Serait encore nul et sans effets un engagement à vie. L'article 1780 du Code civil le dit expressément: *on ne peut en-*

---

[1] Art. 1er du décret du 19 mars 1852. Le rôle est dressé en double exemplaire. L'un est destiné à l'administrateur de la Marine, l'autre au capitaine qui le fait figurer parmi les pièces de bord.

gager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée.

Ces considérations générales sur l'ensemble de nos institutions vont nous permettre d'aborder l'examen critique de notre Droit maritime ouvrier.

TROISIÈME PARTIE

EXAMEN CRITIQUE DU DROIT OUVRIER MARITIME MODERNE

CHAPITRE I

DU ROLE SOUVERAIN ET FONDAMENTAL DE L'*INSCRIPTION MARITIME* DANS CETTE BRANCHE DU DROIT FRANÇAIS

Les tendances actuelles de notre législation consistent à grouper les sciences juridiques d'après les rapports de droit qu'elles régissent. Selon que ces rapports mettront en mouvement l'intérêt général ou l'intérêt particulier, ils évolueront nécessairement soit dans l'orbite du droit public, soit dans le cadre du droit privé.

Ces deux termes constituent, dès lors, en droit français, les deux piliers fondamentaux sur lesquels repose notre vie juridique contemporaine.

Fidèles à cette conception moderne de classification, nous en avons fait une application de principe dans l'exposé de notre droit maritime ouvrier. C'est ainsi que certaines institutions, comme l'Inscription Maritime, la Caisse des Invalides de la Marine et la Caisse de Prévoyance des Marins français, nous sont apparues dans la zone du droit

administratif maritime proprement dit; tandis que d'autres, au contraire, figurent avec le contrat d'engagement des gens de mer dans l'angle du droit maritime privé.

A l'examiner de près, cependant, cette division de nos sciences présente en notre matière une structure de pure façade. A la question de principe s'oppose ici une question de fait. C'est, pour tout dire, le triomphe formellement exprimé de la vérité historique sur la vérité organique.

Ce n'est pas d'hier, nous l'avons précédemment démontré, que datent nos Institutions du droit ouvrier maritime. Elles plongent par toutes leurs racines dans le sol encore fertilisant du passé, et cet esprit traditionnaliste, dont elles gardent l'empreinte, suffit à leur conception et à leur développement. Dans la réalité, elles nous apparaissent donc comme douées d'une force toujours égale et dont seule l'histoire possède le secret.

Sans crainte d'employer ici une métaphore, nous pourrions peut-être nous les représenter comme se mouvant à l'intérieur d'un cercle qui serait constitué par la tradition. A son centre, nous apercevrions solidement établie sur ses assises séculaires, l'Institution type qui les commande et les définit: l'*Inscription Maritime*. Voilà, dans la branche qui nous occupe, quel doit être notre vrai postulat. Sous son égide, nous retrouverons désormais les bases d'une saine et logique interprétation de ce problème maritime. Au sein de cette Institution, droit public et droit privé s'af-

frontent librement sans l'amoindrir ni la déformer. En un mot, elle rayonne souverainement au-dessus d'eux et préside à leurs destinées.

Dès cet instant, nous n'apercevons plus en face de nous une série d'institutions éparses et isolées et s'encastrant les unes dans le droit public, les autres dans le droit privé. Quelles que soient les organisations particulières qui les recouvrent, quelles que soient les lois spéciales qui les régissent, toutes obéissent dans leur lettre ou dans leur esprit à la loi fondamentale que nous allons maintenant étudier.

Charte corporative de la marine marchande française, l'Inscription Maritime incarne deux caractères qui convergent l'un avec l'autre à une double mission. Rappelons-la brièvement.

Par destination, cette institution indique donc autre chose qu'une simple immatriculation des marins français. Réduite à cette seule formalité, elle n'aurait su nous émouvoir et n'aurait eu d'autre valeur, à nos yeux, que celle, toute superficielle, d'une opération ordinaire de statistique. Mais, dépassant ce premier but sans répercussions appréciables, l'Inscription se révèle aussitôt sous sa vraie physionomie. Elle apparaît réellement comme le Code national des marins français.

Code militaire d'abord. Elle fait aux marins une obligation rigoureuse d'accomplir leur temps de service dans la flotte de guerre. Par là elle ne dévie pas de son but essentiel et fondamental. Aujourd'hui, comme autrefois, elle constitue la base de notre recrutement naval.

Code social et professionnel ensuite.

Dans l'ordre économique, l'histoire nous apprend à considérer l'Inscription comme étroitement rattachée dans ses conséquences à sa conception dans l'ordre militaire. Il ne faut pas oublier, en effet, que les marins, sous l'ancien régime, étaient avant tout des soldats. A ce titre, lorsque l'Etat les prêtait au commerce, il exigeait, en retour, de sérieuses garanties qui, pratiquement, se traduisaient par une législation largement protectionniste. Seuls, les gens de mer en bénéficiaient. Dans le cadre actuel, notre législation s'inspire de principes identiques. Obéissant aux mêmes préoccupations originelles, elle donne à nos marins un statut économique qui imprime à leur existence un cachet très particulier. Légalement, ce sont toujours des soldats, dont la vie sociale et professionnelle est fort minutieusement réglementée. Nous dirons, pour employer un langage plus moderne, qu'ils sont des « fonctionnaires », ou, si l'on veut, « leurs assimilés ».

Par ce double rôle qui lui est dévolu, l'Inscription Maritime pénètre à la fois sur le terrain militaire et sur le terrain commercial. Elle atteint directement trois groupes principaux d'intéressés.

Dans un premier groupe, nous distinguerons l'Etat. Touchant à l'ordre militaire, l'Inscription Maritime a une portée essentiellement nationale et sur laquelle, dès le début, nous fixerons notre attention. Nous apercevrons, dans un second groupe,

l'industrie maritime, entièrement dominée par la vie économique de l'Institution. Nous aurons à apprécier ses effets dans ce domaine. Dans un dernier groupe prendront place les marins eux-mêmes. La valeur juridique de l'Institution et ses répercussions sociales, économiques ou politiques, ressortiront de l'étude de ce dernier examen.

CHAPITRE II

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA MARINE MILITAIRE

Le rôle primordial de l'Inscription Maritime et son but avoué, c'est d'être une source principale de recrutement pour la marine de guerre. Or, depuis quelques années, la valeur militaire de l'Institution est en butte aux plus vives critiques. On lui reproche de ne plus répondre aux conceptions qui l'ont fait naître. Par son défaut d'aptitude et son manque d'assimilation, elle est contraire, dit-on, aux découvertes de l'esprit humain. Nécessaire autrefois pour créer, elle est aujourd'hui nuisible au progrès et doit, par cela même, disparaître.

A une époque déjà lointaine, certains spécialistes de nos questions militaires n'hésitaient pas à la représenter comme une institution vieillie et qu'il n'y a pas lieu de rajeunir. « C'est à l'Inscription Maritime, je le sais bien, qu'est due l'origine de notre puissance sur mer », affirme, dès 1863, le lieutenant

de vaisseau Lavigne [1]. Elle fut créée par un grand ministre, dans un moment où l'armée se recrutait d'une façon plus irrégulière encore ; à cette époque, elle fut un progrès et elle a illustré Colbert. Aujourd'hui, elle est sur nos institutions en arrière de plus d'un siècle. » Et, comparant la marine de son époque à ce qu'elle était trente ans auparavant, il ajoute : « Il suffit de jeter un coup d'œil sur les perfectionnements actuels de la marine et de comparer le vaisseau de guerre de nos jours à celui qui, il y a seulement trente ans, composait nos escadres. Il y a trente ans, le vaisseau unité de force militaire n'avait pour moteur que sa voilure. Rencontrait-il l'ennemi ? il prenait une allure commode, une voilure maniable pour se présenter au combat, car, tout Commandant savait bien que de l'habileté de ses manœuvres, plus encore que de la justesse de son tir, dépendait le succès. Bien manœuvré, le vaisseau le mieux gréé, le mieux monté, pouvait, à son gré, accepter ou refuser le combat, paralyser en partie, ou mieux en totalité, le feu de l'ennemi ; enfin, en dernier ressort, selon la force ou l'état de son équipage, décider l'action pour un abordage si son artillerie lui faisait défaut. La manœuvre était donc le point capital... Aujourd'hui, que tous les vaisseaux sont à vapeur, que fera un

---

[1] H. Lavigne, lieutenant de vaisseau, « L'Inscription Maritime, au point de vue du Droit, de la Flotte et du Commerce », p. 3 et suiv., 1863.

commandant à la mer dès qu'il apercevra l'ennemi? Il commencera par prendre tous ses avantages, c'est-à-dire par allumer ses feux et se débarrasser le plus vite possible de sa voilure qui exige tant de bras, de soins et est facile à compromettre par le feu de l'ennemi... La manœuvre du vaisseau sera certes tout aussi importante qu'autrefois, mais elle sera uniquement du ressort de la machine et de la barre, que quelques hommes spéciaux suffiront à manœuvrer. L'équipage n'aura plus à y prendre part. Tout le monde sera combattant et rien que combattant... En un mot, à mérite égal de Commandant et de bâtiment, il y a trente ans, le succès était assuré à l'équipage le mieux manœuvrant et le plus marin. Aujourd'hui, il le sera à l'équipage chez lequel l'éducation militaire aura été poussée le plus loin... » Et l'auteur de conclure à la suppression d'une institution qui, « si elle a fait la gloire de son fondateur, fera actuellement bien plus encore celle du ministre qui aura su attacher son nom à la suppression d'un pareil abus... »

Quelques réserves s'imposent, semble-t-il, sur la sévérité d'un pareil langage à une époque où l'industrie scientifique pénétrait encore timidement dans la marine militaire. Les innombrables spécialités qui l'assiègent aujourd'hui de toutes parts ne l'avaient pas encore envahie. Le confortable y faisait défaut. Il était loin en tous cas d'égaler celui que nous retrouvons sur nos bateaux modernes qui,

par leurs vastes dimensions et leur solide structure, résistent superbement à la mer et à ses caprices [1]. Il apparaît donc que pour braver les tempêtes et vaincre plus aisément le mal de mer il n'ait pas encore été inutile de faire appel à l'élément marin. En donnant à la marine des hommes façonnés de longue date au dur métier de navigateur, rompus par tradition aux manœuvres du vaisseau, dans les hunes et dans le gréement, l'Inscription Maritime restait fidèle à sa mission. Mais elle avait aussi une autre utilité. Elle offrait annuellement à la marine de guerre un contingent régulier de jeunes recrues à une époque où les Français de l'intérieur échappaient en partie aux charges du service militaire [2]. Quoi qu'il en soit, la vie de l'Institution était, dès ce moment, sérieusement menacée.

Au nombre de ses adversaires les plus résolus, nous retrouvons, plus près de nous, un grand critique de notre marine, M. Gabriel Char-

---

[1] Pour avoir une idée de l'effort accompli par la marine militaire durant ces dernières années, il suffit de comparer l'une de nos unités récentes, le cuirassé *Bretagne,* par exemple, à ceux que les marins désignent ironiquement du terme de cimetière. La comparaison est édifiante. (Ces derniers sont ancrés en rade de Toulon).

[2] Nous sommes en l'année 1863 et la loi militaire sur le service personnel obligatoire, qui, jusque là, n'atteignait que les inscrits, ne devait s'appliquer aux Français de l'intérieur que le 27 juillet 1872.

mes. Dans un ouvrage de vaste érudition militaire, intitulé *La Réforme de la Marine,* et dédié au contre-amiral Aube, l'auteur s'exprime ainsi: « L'Inscription Maritime est une de ces institutions sacro-saintes, auxquelles personne n'oserait toucher, dont personne même n'oserait médire, dans la nation la plus routinière, en même temps que la plus révolutionnaire de l'Europe. Et pourtant, il suffit d'une seconde de réflexion pour reconnaître qu'elle n'est plus en harmonie avec la marine contemporaine. Elle fournit des gabiers et c'est tout. Or, ce dont la marine fait le moins d'usage, ce sont les gabiers. Composée d'une série de mécanismes de plus en plus compliqués, de plus en plus délicats, toute sa force réside dans ses machines que les simples matelots ne sont pas plus aptes à manier que le premier venu. Mais cette observation si simple ne vient pas à l'esprit des innombrables admirateurs de l'Inscription Maritime. Ils en sont restés aux beaux jours de Colbert. Eblouis par le génie du grand ministre auquel la France a dû de posséder durant deux siècles une marine capable de se mesurer sans trop de désavantages avec la marine anglaise, ils ne s'aperçoivent pas que tout est changé de nos jours. L'Inscription Maritime leur paraît à la fois un chef-d'œuvre de prévoyance politique et d'humanité... » Et, dans un saisissant parallèle entre les deux marines, l'auteur fait ressortir les différences techniques qui séparent aujourd'hui la marine militaire de la marine

commerciale. « Au temps de la marine à voiles, le service des canons était très simple et la manœuvre du navire se faisait, à peu de choses près, de la même manière sur les bateaux marchands et sur les bateaux de guerre. Aujourd'hui, avec des machines aussi complexes que les grands cuirassés dans lesquels tout est compliqué, les appareils moteurs, le service des pièces, des mitrailleuses ou des torpilles, croit-on que des marins du commerce peuvent être improvisés mécaniciens ou artilleurs? Mais demain, avec les innombrables torpilleurs et cannonières qui vont sillonner les mers, pense-t-on qu'on pourra passer sans transition d'une barque de pêcheur ou même d'un paquebot sur ces délicats et terribles engins de navigation? La voile y sera réduite à rien ou presque rien et le rôle des gabiers y sera des plus subalternes... » [1].

La question ainsi présentée est mal posée et peut prêter, selon nous, à une confusion. Fort heureusement pour elle la marine de commerce ne possède pas que des gabiers! Cela laisserait supposer que l'usage de la vapeur a pénétré exclusivement dans la marine militaire, abandonnant à la marine marchande le privilège de la voile. Or, le nombre des voiliers au commerce est, au contraire, des plus restreints. « Sur 2.500.000 tonnes de jauge, disent les statistiques, que représentait la flotte française avant la guerre, il restait encore,

[1] Gabriel Charmes, *La Réforme de la Marine,* pages 249 et suivantes.

en mars 1916, 1.884.000 tonnes de vapeur, sous déduction de 100.000 tonnes coulées environ, et de 500.000 tonnes de voiliers. » [1]. En outre, parmi ces vapeurs, certains ont pu figurer très honorablement pendant la guerre comme croiseurs de grande vitesse. Rattachés à l'escadre légère de la Mer du Nord, ils ont pris une large part au combat et contribué puissamment au blocus de l'Allemagne [2]. Il est donc suffisamment démontré que dans le voisinage immédiat du « gabier » figurent aussi sur nos bateaux marchands un nombre imposant de chauffeurs et de mécaniciens, tous habitués aux derniers développements de l'industrie scientifique.

Mais ce qui est vrai également, c'est que si ce personnel maritime se développe au sein de l'institution, par contre, l'Inscription Maritime demeure en grande partie étrangère à sa formation. Nous devons nous rappeler, en effet, que l'exercice de la navigation n'est pas le monopole exclusif des populations maritimes. Ce droit appartient aussi bien aux Français ou aux naturalisés français de l'intérieur [3]

---

[1] René Labruyère, Notre Marine Marchande pendant la guerre, p. 111.

[2] « Tel est le cas de la *Lorraine, Provence, Savoie,* de la Cie Générale Transatlantique. Ces trois navires filaient en moyenne 22 nœuds, alors que la vitesse moyenne des navires d'escadre ne dépassait pas 20 nœuds et quelquefois 17 nœuds. La *Provence,* le plus beau de tous, fut coulé le 26 février 1916, entre l'île de Malte et la Crète. » (Labruyère, *op. cit.,* p. 119).

[3] Loi sur l'Inscription Maritime du 24 décembre 1896, art. 1er.

Dans ces conditions, rien ne s'oppose à ce qu'un ouvrier de l'industrie, par exemple, contracte un engagement à bord d'un grand paquebot. Seulement, par suite de son adhésion à la vie maritime, il devient sur-le-champ un inscrit. Le plus souvent, ce seront des mécaniciens de la flotte de guerre, anciens appelés du recrutement, qui viendront grossir les rangs de la corporation privilégiée. Après avoir acquis aux frais de l'Etat une expérience suffisante et ayant pris goût à la mer, nombreux sont-ils ceux qui cherchent dans les compagnies de navigation une situation lucrative et en général plus indépendante.

Ainsi, de tout ce qui précède, un premier point reste désormais acquis. Qu'il s'agisse guerre ou commerce, l'élément scientifique constitue le pivot de la marine contemporaine. Sous sa forme actuelle, la marine appelle le « mécanicien » de préférence au « gabier ». En n'y souscrivant pas, l'Inscription Maritime abdique en partie son rôle. Mais ce n'est pas tout. Au point de vue qui nous occupe, dans l'ordre militaire, la survivance de cette institution fait jouer à l'Etat un véritable rôle de dupe. Voici comment :

La marine de commerce alimentait autrefois la marine de guerre. C'était dans l'esprit de Colbert un moyen sûr et commode d'avoir toujours en main des équipages disciplinés et bien exercés. Elle devrait donc lui procurer aujourd'hui des mécaniciens, comme elle lui fournissait des gabiers du

temps de la marine à voile. Mais, par une ironie singulière, c'est la marine militaire qui devient un centre de formation des marins du commerce, alors que jadis le commerce était une école où se formaient les matelots de la flotte de combat.

Par suite de son fonctionnement, l'Inscription maritime touche inévitablement aux confins de l'hérésie. Elle vit aux antipodes des besoins de la marine moderne. Pour assurer le service de ses bâtiments, la marine est maintenant tributaire des Français de l'intérieur, sinon en totalité, du moins en grande partie. Elle procède insensiblement à une élimination graduelle du contingent fourni par l'Institution. Ceci est tellement vrai que, trois ans environ avant la guerre, elle composait ses équipages avec plus de la moitié du contingent terrestre et que même cette proportion tendait à augmenter [1].

Si donc il fallait reprendre l'idée de Colbert et en faire une application rationnelle dans la marine, c'est au personnel de nos industries que nous devrions désormais appliquer sa loi. Ce serait, comme l'indique si justement M. Gabriel Charmes, « aux ouvriers de nos usines, aux mécaniciens des chemins de fer et de l'industrie, à tout ce personnel nouveau, instruit dans les ateliers où l'on construit et où l'on dirige les machines, qui figurerait bien plus utilement sur nos navires que des hommes ha-

---

[1] René Labruyère, *op. cit.*, p. 22.

biles seulement à manier la voile ou à grimper sur des mâts »[1].

Mais, convenons-en, semblable hypothèse n'est plus de mise aujourd'hui. On concevrait difficilement qu'un ministre voulut embrigader les mécaniciens et les chauffeurs de l'industrie, comme Colbert embrigada jadis les gabiers du commerce. Disons mieux : il n'en aurait même pas l'idée.

Ainsi, même adaptée, l'Inscription Maritime a fait son œuvre dans ce domaine. N'est-il pas cependant une spécialité, celle des « gabiers », dans laquelle l'institution révèle une supériorité évidente? A ce titre, n'apporte-t-elle pas à la marine de guerre un appoint appréciable? Car il est bien permis de supposer que les dernières créations du machinisme n'ont pas définitivement rayé de la liste de nos équipages « ce vieux loup de mer », *habile seulement à manier la voile ou à grimper sur les mâts.* Evidemment, l'Inscription Maritime fournit encore des gabiers; mais dans quelles proportions? Toute la question est là.

Une première remarque s'impose. Elle nous permet d'abord d'établir que la disparition progressive de la voile a entraîné nécessairement une disparition progressive du gabier. Mais il est non moins essentiel de fixer la physionomie propre du

---

[1] Gabriel Charmes, La Réforme de la Marine, p. 255; Henri Mazel, Rapports de la Marine militaire et de la Marine marchande (*Revue de la Marine marchande*, sept. 1919, p. 442).

personnel inscrit et de souligner, comme il convient, les dissemblances profondes qui existent au sein de la corporation maritime elle-même.

Contrairement à une opinion assez répandue, tous les inscrits maritimes ne sont pas des navigateurs au sens absolu du mot. Ils sont même, pour la grosse majorité d'entre eux, beaucoup moins que cela. Parmi les gens de mer quels sont ceux, en définitive, qui, par leur genre de navigation, paraissent les plus aptes à figurer comme « gabiers » à bord de nos vaisseaux de guerre? N'est ce pas le marin du long cours, à voile ou à vapeur, et celui qui pratique la navigation hauturière; ceux, comme le fait remarquer M. de Lanessan, « qui roulent dès leur enfance sur les lames de l'Océan, dont la peau a été brûlée par les vents du large et qui ont, en quelque sorte, pris l'habitude de subir les colères et les violences de la mer? [1] » Assurément, oui. Or, de ceux-là, quel est le nombre? Voici, d'après les dernières statistiques établies en 1911, comment se décompose la population marine de la France.

Longs cours.....	16.499	
Grand cabotage..	7.561	33.952
Cabotage français.	8.184	
Pilotage	1.708	
Grande pêche.....	13.112	13.112
A reporter.....		47.064

[1] J. de Lanessan, La Marine française au printemps de 1890.

Report		47.064
Pêche au large....	10.196	
Petite pêche.....	64.008	
Bornage	7.602	90.034
Navigation fluviale.	8.228	
Inscrits inactifs...	52.908	52.908
Total.....		190.006

« Il en résulte qu'en 1911, sur 190.006 inscrits, 52.908 sont inactifs, soit 27 0/0 du chiffre total; 90.034 pratiquent une navigation qui ne présente aucun intérêt vital pour la nation, soit 47 0/0; 13.112 font de la grande pêche. Il n'en reste, en somme, que 33.952, dont la profession semble vraiment indispensable aux intérêts du pays, soit 17 0/0 seulement des gens de mer » [1].

Nous nous garderons bien d'affaiblir par aucun commentaire l'éloquence de ces chiffres. Ils nous permettent seulement de constater que la masse des inscrits maritimes ne pratique plus la vraie navigation, la seule qui puisse les préparer efficacement à la marine de combat [2].

---

[1] R. Labruyère, Notre Marine marchande pendant la guerre, p. 31.

[2] C'était pour éviter un pareil abus que M. Delcassé, alors ministre de la Marine, avait préparé un projet de loi dont l'article 6 était ainsi conçu : « Les limites de l'Inscription Maritime, dans les fleuves et rivières, peuvent être rapprochées de l'embouchure, en vertu des décrets

Par contre, l'Inscription Maritime est surtout fertile en pêcheurs qui occupent les fonctions les plus variées. Nous trouverons, par exemple, en Bretagne des « dragueurs de coquillages », à Arcachon et sur les côtes françaises de Normandie « des parqueurs d'huîtres ». Nous pourrions en dire autant de certaines petites cités maritimes en bordure de l'étang de Thau. Les pêcheurs de ces régions pratiquent largement l'ostréiculture. Enfin, comme l'écrit avec assez d'humour M. Labruyère, les inscrits seront quelquefois « des riverains des étangs salés, qui lavent leurs filets entre deux vendanges, ou des semble-pêcheurs de la Côte d'Azur, qui abandonnent leur gouvernail pour faire les lazzaroni sur la grève, au moindre souffle du mistral » [1].

Les gens de mer, il est vrai, ont le sens marin. Peut-être, alors, pourront-ils plus facilement que leurs camarades du contingent terrestre s'initier aux mystères de leur nouveau métier. Sans doute, des difficultés apparaîtront, notamment pour la manœuvre de ces engins si délicats et parfois terribles qui leur seront confiés. N'importe. La vie du

---

rendus dans la forme des règlements d'administration publique, lorsqu'il a été constaté, après enquête, *que la navigation pratiquée n'est pas susceptible de former des recrues utiles à l'armée de mer.* » (G. Moracl, La Marine marchande et son personnel, p. 332).

[1] René Labruyère, *op. cit.*, p. 30; Marcel Dubois, La Crise Maritime, Chap. vi, Personnel mal adapté).

bord leur est familière et leur tâche en sera plus aisée. En général, l'inscrit fera preuve d'une plus grande initiative, ce qui facilitera d'autant le rôle de ses chefs.

Justes en soi, ces considérations sont pourtant plus apparentes que réelles. Il ne s'agit pas au fond de connaître le degré de résistance d'un inscrit en face d'une mer houleuse et démontée, ni de savoir s'il triomphera aisément du mal de mer. Des défaillances de cet ordre, certainement plus rares chez le marin professionnel, cesseront bien vite par l'apprentissage et l'accoutumance au milieu [1].

Et d'ailleurs, malgré une éducation maritime très perfectionnée, le tempérament de l'individu jouera nécessairement le rôle primordial.

Le seul point qui doit retenir notre attention, c'est le niveau intellectuel des gens de mer. Or, d'après les opinions les plus autorisées, ce niveau est très bas. Et cela, en dépit des nombreuses lois sur l'instruction primaire obligatoire et les prescriptions de l'article 10 de la loi du 24 décembre

---

[1] Parmi nos grands hommes de mer, combien n'en trouvons-nous pas qui sont nés loin des côtes? *La Pérouse* était originaire d'Albi; *Durmont d'Urville*, de Condé-sur-Noireau; l'amiral *Bruat*, de Colmar; *Courbet*, d'Abbeville, et la liste serait longue de tous ceux que l'on pourrait citer ainsi. (Rapport sur l'Inscription Maritime, présenté au nom de la Commission du port, par M. Desmonts, devant la Chambre de Commerce de Rouen, le 22 juillet 1920).

1896, qui refuse le bénéfice de l'inscription jusqu'à l'âge de seize ans au futur inscrit qui ne sait ni lire ni écrire. En réalité, les gens de mer restent insensibles au progrès. Même dans ce domaine, l'homme du recrutement, engagé volontaire ou appelé, se révèle manifestement supérieur à l'inscrit: « Dans l'ensemble, déclare M. Gabriel Charmes, les hommes arrivent tous mal dégrossis dans les divisions. Mais, en fait, c'est le recrutement qui en fournit le plus comme quantité et comme qualité » [1].

M. Camille Vallaux, professeur à l'Ecole navale, est du même avis. Dans un rapport présenté au Congrès du commerce, le 21 juin 1905, l'éminent professeur s'exprime ainsi: « L'ignorance des inscrits n'est pas une légende. Les écoles élémentaires ont aujourd'hui à bord de nos bâtiments autant d'importance qu'elles en avaient autrefois dans les régiments. Elles prennent aux officiers, et surtout aux gradés, un temps qu'ils devraient pouvoir mieux employer » [2].

D'autre part, M. René Labruyère, contrôleur de 1re classe de la marine pendant la guerre, constatait, au cours d'une de ses missions, une propor-

---

[1] Gabriel Charmes, La Réforme de la Marine, p. 253.

[2] Camille Vallaux, Rapport présenté au Congrès du Commerce, le 21 juin 1905. (*Revue Générale de la Marine Marchande*, 6 juillet 1905, p. 45); J. de Lanessan, La Marine française au printemps de 1890, p. 313; J. Captier, Etude historique et économique sur l'Inscription Maritime, p. 345.

tion considérable d'illettrés parmi les inscrits: « Sur un cuirassé de l'escadre de la Méditerannée, dit-il, où les inscrits figuraient cependant en petit nombre, j'en ai compté jusqu'à 75 ». Et plus loin, il ajoute: « J'ai été frappé à l'école élémentaire, où je les ai observés, de constater combien ils étaient réfractaires à toute idée de progrès... Ils accomplissent passivement les gestes qu'on leur ordonne comme des rites sacrés. Ils ne cherchent pas assez souvent à en comprendre la signification. Au contraire, les jeunes gens, qui ont embrassé librement le métier de la mer et qui sont choisis dans une élite industrielle, arrivent sur les navires, impatients de naviguer... Ils s'adaptent en peu de temps à ce métier nouveau et ils font preuve d'une bonne volonté et d'un enthousiasme dont on peut profiter » [1].

En somme, les qualités nautiques des inscrits trouvent un terrain défavorable à leur développement, dû en grande partie à leur paresse intellectuelle. Toutefois, si leur passivité même est un obstacle à leur instruction, les gens de mer témoignent d'une endurance et d'un esprit de dévouement tout à fait remarquables.

On entend répéter de tous côtés que l'Inscription Maritime présente, pour la marine de guerre, un avantage marqué sur les hommes du recrutement: celui de laisser à la disposition de la

[1] René Labruyère, Notre Marine marchande pendant la guerre, p. 21 et 22.

flotte de combat un effectif pour une plus longue durée. Le temps de service actif exigé par la loi pour les inscrits est fixé à cinq ans [1], alors que la période obligatoire pour le contingent terrestre, — limitée jusqu'à ce jour à trois ans — vient d'être réduite au chiffre de dix-huit mois [2]. De plus, ajoute-t-on, le contingent fourni chaque année par l'Inscription Maritime est certainement supérieur à celui qui provient du recrutement. Il paraît donc bien démontré qu'en prolongeant ainsi leur séjour dans les escadres, les inscrits doivent parfaire leur éducation navale et suppléer aux faibles connaissances techniques dont ils font preuve à leurs débuts dans l'armée de mer. D'où, concluent les défenseurs de l'Institution, la nécessité de maintenir un régime qui assure à notre flotte de guerre un recrutement régulier et stable: « Il serait vraiment peu politique, affirme M. Ripert, de se priver d'un personnel qui donne un plus long service » [3].

Quel est d'abord le contingent annuel que l'Inscription maritime est susceptible de fournir à la marine de guerre? M. Cangardel évaluait approximativement à 8.000 hommes l'apport de l'Inscrip-

---

[1] Loi du 24 décembre 1896, art. 23.

[2] Loi du 1er avril 1923.

[3] G. Ripert, D. maritime, I, p. 479, 1922; Pour l'Inscription Maritime, ouvrage du même auteur, 1912.

Cf. Bouisson, La Marine Marchande, 1914, chap. III, p. 73; Daniel Danjon, Traité de Droit Maritime, t. I. p. 347, 1910.

tion Maritime : « Or, disait-il, comme la marine appelle 12.000 hommes par an, l'Inscription, à elle seule, en fournit les deux tiers » [1]. C'est, évidemment, plus qu'il en faut pour mettre en relief la valeur de l'institution. Quelques années plus tard, cependant, suffisaient à rompre l'équilibre. Dans la séance du 9 mars 1911, M. Paul Bénazet, rapporteur du budget de la Marine, constatait que les inscrits formaient la minorité des équipages de la flotte, qu'on les trouve en très petit nombre parmi les matelots des spécialités, qu'on n'en trouve pour ainsi dire pas dans l'équipage des sous-marins et des torpilleurs [2]. « En 1900, dit-il, on a cité 1.130 inscrits, dispensés pour douze mois, astreints à une année seulement d'activité, qui ne peuvent rendre aucun service à bord, pour la bonne raison qu'on ne peut les embarquer avec utilisation possible. » Aussi qu'en fait-on ? Des plantons « à terre » ! « Au total, le rendement de l'Inscription Maritime est de 20.836 hommes seulement contre 24.785, qu'amène le recrutement » [3]. Le fléchissement de l'Inscription Maritime sur ce point est donc nettement établi.

Les inscrits restent-ils, d'autre part, au service

---

[1] Cangardel, L'Influence de l'Inscription Maritime. sur la puissance navale de la France. (*Revue Maritime*, avril 1906, p. 71).

[2] G. Moraël, La Marine marchande et son personnel, p. 27, 1914.

[3] G. Moraël, *ibid.*, p. 28 ; René Labruyère, op. cit., p. 19.

aussi longtemps qu'on veut bien le dire? Une circulaire assez récente du Ministre de la Marine va nous l'apprendre [1] : « Les inscrits maritimes définitifs, dit le ministre, réunissant « trente-six mois de service effectif », le 15 février 1920, seront, à cette date, envoyés en congé illimité. A partir du 15 février 1920, les inscrits définitifs seront envoyés en congé illimité dès qu'ils réuniront « trente-six mois de service effectif ». Nous sommes loin, comme on le voit, des cinq ans prévus par la loi; mais cela s'explique. Le Ministre de la Marine, nous le savons, a le droit d'abaisser, par simple décret, le temps de service militaire de ses marins [2]. Déjà, par une circulaire du 15 décembre 1919, n'avait-il pas réduit à une période de 48 mois leur présence effective sous les drapeaux? [3] Actuellement, le ministre se décide pour une période de trente-six mois. Demain, s'il le juge à propos, rien ne l'empêchera d'abaisser à trente mois et même au-dessous le temps de service effectif des inscrits [4]. Il a sur ce point un pouvoir discrétionnaire.

---

[1] Circulaire du 14 janvier 1920. (*Officiel* du 17 janvier 1920).

[2] Loi du 24 décembre 1896, sur l'Inscription Maritime (art. 23, § 2).

[3] *Journal Officiel*, 13 novembre 1919. Ch. documents parlem., p. 1276.

[4] Des renseignements pris dans les milieux maritimes bien informés nous permettent d'affirmer que beaucoup de marins ont bénéficié souvent d'un congé illimité, après le trentième mois de service effectif.

La législation militaire des inscrits paraît donc assez flottante et la question n'a pas tout l'intérêt que d'aucuns lui reconnaissent. — Nous ne pousserons pas cependant l'intransigeance jusqu'à affirmer que beaucoup d'entre eux sont dispensés de toutes obligations militaires, contrairement à certaines opinions [1]. — Les vides susceptibles de se produire seront couverts par des engagements volontaires et des rengagements : ces deux facteurs vitaux de toute armée moderne [2]. C'est donc dans cette voie qu'il faut s'orienter et rechercher la solution.

Il est vrai que la réduction du service militaire à dix-huit mois de présence au corps est faite pour séduire des hommes qui, sur le pont d'un bateau ou dans les soutes, participent aux mêmes labeurs et partagent les mêmes peines. Les terriens appelés dans la marine suivent, en effet, le sort de leur loi et bénéficient des avantages de la législation terrestre. Les inscrits supporteront-ils désormais cette différence de traitement sans protester? Certains

---

[1] D'autre part, déclare M. de Seilhac, beaucoup d'entre eux échappent au service militaire obligatoire pour tous les Français, le nombre des inscrits étant beaucoup plus considérable que celui des recrues que réclame la flotte. (Léon de Seilhac (délégué permanent au Musée social), *Rev. Politique et Parlementaire,* 1913, p. 363).

[2] Dans ce sens Henri Mazel, dans son article : Rapports de la Marine militaire et de la Marine marchande. (*Revue de la Marine Marchande,* sept. 1919, p. 442).

antécédents peuvent nous rendre sceptiques à ce sujet! Nous n'en voulons pour preuve que l'ordre du jour suivant, voté par la Fédération des Inscrits Maritimes en 1910, dans son dix-septième Congrès. Rappelons les faits.

Au lendemain de la loi du 24 mars 1905, établissant dans l'armée de terre le service de deux ans, les inscrits réclamèrent aussitôt pour la marine une égalité de traitement. Ironie singulière, dirait-on, que celle qui consiste à mettre l'Inscription Maritime en harmonie avec le service de deux ans! Quoi qu'il en soit, un premier essai fut tenté par M. Thomson, alors ministre de la Marine. Il prépara un projet de loi qui devait étendre la réforme à l'armée navale. Les inscrits accueillirent alors le projet dans les termes suivants: « Admirateurs du progrès social, sous toutes ses formes, surtout lorsqu'il tend à diminuer les charges militaires du prolétariat et marque une étape vers la suppression des armées permanentes que veulent obtenir tous les hommes de cœur, imbus de sentiment d'humanité et de fraternité mondiale, ils approuvent le principe du projet » [1]. Sans vouloir nullement prophétiser, n'est-ce pas là un indice sérieux de l'intention probable des inscrits à la prochaine occasion! Or, celle-ci leur est offerte. Nous les verrons à l'œuvre.

En tous cas, dès à présent, les inscrits peuvent

[1] Ordre du jour, voté par la Fédération des Inscrits Maritimes, en son dix-septième Congrès en 1910. (E. Moraël, La Marine Marchande et son Personnel, p. 329).

trouver dans un simple décret ministériel une compensation équitable à leur état spécial. Il est certain que le ministre en usera à bon escient. En cette matière, d'ailleurs, les circonstances seules peuvent guider les hommes d'Etat. Ainsi, au moment de la crise franco-anglaise à la suite des événements de Fachoda, la marine n'a pu libérer ses marins qu'après soixante mois de service. Si, demain, l'intérêt de la défense nationale l'exigeait, le Ministre de la Guerre pourrait, par simple décret, prolonger pour un temps indéfini la période du service obligatoire, et cela malgré la loi sur le service de dix-huit mois. Le fait s'est déjà produit dans nos annales militaires. Enfin, dans l'état actuel, malgré un signe apparent d'infériorité, les inscrits seraient mal venus de se plaindre, en raison des avantages considérables qu'ils retirent de l'institution. Ceux-ci restent entiers, quoique avec moins de valeur, depuis l'apparition dans la législation terrestre de certaines mesures de prévoyance sociale.

L'Inscription Maritime laissait, avant la guerre, deux problèmes en suspens. Le premier, relatif à l'utilisation des réserves, le second à la mobilisation des inscrits. Si un conflit armé doit éclater un jour, affirmait-on, l'Inscription Maritime aura cet avantage de procurer à la marine un appoint sérieux de réservistes. L'argument était insoutenable et manquait surtout de sincérité. On était, au contraire, fortement embarrassé en haut lieu de ce « présent »

de l'Inscription Maritime. Déjà, en l'année 1899, le Ministre de la Marine, M. Lockroy, frappé de cet excédent de réservistes, proposait son utilisation à la défense des côtes. Cet excédent ne comprenait pas moins de 56.000 marins [1]. Mais la question ne fut jamais tranchée. Aussi, au lendemain de la déclaration de guerre, au mois d'août 1914, les réserves de l'Inscription Maritime encombrèrent à ce point la marine qu'elle avouait ne plus savoir qu'en faire. Ce régime avait donc révélé sa faiblesse. Il avait, en outre, l'inconvénient grave de priver sans motif la défense nationale d'une portion notable de citoyens français, qui eussent été plus sûrement à leur place sur le front au début de la grande guerre.

Quelques mois plus tard, cependant, l'erreur était réparée et la guerre bénéficiait d'un contingent appréciable de marins, soit environ un corps d'armée [2]. Mais cet apport intéressant par le nombre péchait surtout par la base. Rien, dès le temps de paix, n'avait permis de prévoir son utilisation à terre. L'Inscription versait par conséquent dans le contingent terrestre des hommes qui n'étaient nullement préparés à leur nouvelle affectation. Il a

---

[1] *Revue Maritime*, février 1899, p. 417.

[2] Les inscrits maritimes, âgés de plus de 35 ans, durent se présenter aux bureaux régionaux de recrutement. Leur nombre était de 27.000 qui, ajoutés aux 6.000 versés dans les régiments et aux 12.000 des formations militaires, donnent le chiffre d'un corps d'armée. (R. Labruyère, *op. cit.*, p. 48).

fallu toute l'intensité de la guerre sous-marine pour donner un renouveau à l'élément marin. Dès ce moment, le réserviste à eu sa place marquée sur certains paquebots, plus spécialement destinés à faire la chasse aux sous-marins ennemis ou à combler les vides qui résultaient de leurs exploits.

La mobilisation elle-même n'a pas démontré l'extrême souplesse de l'Institution, si vantée pourtant dans certains milieux avant la guerre. Elle ne s'est pas effectuée avec toute la célérité désirable, contrairement à beaucoup de prévisions.

Cela tient en partie à l'extrême mobilité de la population maritime. Dans les moments de crise, elle échappe et devient difficilement saisissable: « C'est ainsi que sans le concours précieux de l'Angleterre, une partie de nos marins auraient été retenus dans les ports neutres, réduisant d'autant les prévisions du bureau des équipages » [1].

Nous avons envisagé jusqu'ici l'inscription maritime dans son rôle militaire. Nous allons l'examiner maintenant sous sa face économique, en nous occupant de son influence sur l'organisation des rapports privés.

---

[1] R. Labruyère, *op. cit.*, p. 37.

CHAPITRE III

L'INSCRIPTION MARITIME ET L'INDUSTRIE MARITIME

§ I. — La Composition légale de l'Equipage

Aux termes de l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, un navire ne peut obtenir sa francisation, c'est-à-dire la qualité de navire français, que sous la réserve expresse d'avoir un équipage composé exclusivement d'officiers français, et, pour les trois-quarts au moins, de marins nationaux. La règle, étant d'ordre public, s'imposera inéluctablement aux parties contractantes. Marins et armateurs ne pourront jamais s'en affranchir par des stipulations ou des clauses conventionnelles, bien que le sens du mot « équipage » soit encore assez imprécis. Nous verrons, dans la suite de nos développements, les conceptions modernes qui tendent à prévaloir pour donner à cette expression une figure concrète, en harmonie avec les faits qui la constituent.

L'idée d'une protection aussi ferme de la main-

d'œuvre maritime nationale nous engage — avant d'en discuter — à sonder dans les profondeurs du temps les mobiles qui l'ont fait naître et qui ont pu, dans une certaine mesure, inspirer l'acte de la Convention. Parmi ces causes fondamentales, les unes se présentent comme une survivance naturelle du passé. N'est-ce pas une règle traditionnelle, en honneur sous l'ancien régime, que celle qui consiste à n'accorder le bénéfice de la francisation qu'aux seuls navires « dont les deux-tiers au moins de l'équipage seront constitués par des matelots français » ? N'est-ce pas aussi le régime connu sous le nom de « pacte colonial », qui imprime à notre marine marchande un caractère exclusivement national ? [1]. On peut donc légitimement concevoir qu'en souscrivant à une législation si large-

---

[1] Le régime, inspiré en grande partie par le célèbre *Act Navigation* de Cromwel, de 1651, reposait sur quatre principes :

1° Les produits des colonies ne peuvent être transportés que sur le marché métropolitain ;

2° La navigation entre les colonies et la métropole, entre la métropole et les colonies, entre les colonies est réservé à notre marine ;

3° Le marché colonial est fermé aux produits étrangers ;

4° Les produits coloniaux ont un traitement de faveur sur le marché métropolitain.

(Règlement royal du 10 juin 1670). A. Desjardins, Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime, p. 137).

ment protectionniste, les auteurs de ce décret n'aient voulu d'abord consacrer une règle déjà ancienne. Mais il y a plus. Des raisons d'ordre politique, graves et pressantes suffiront à justifier ce mouvement protecteur si franchement ouvert à nos populations côtières.

La France, à ce moment-là, était en pleine crise, non seulement à l'intérieur de ses frontières, mais aussi à l'extérieur. En lutte contre les forces coalisées de l'Europe, pouvait-elle, sous peine de compromettre sa sécurité, admettre sans restrictions l'élément étranger sur ses navires? La faute eut peut-être été irréparable. Un régime protectionniste sévère était donc le corrollaire indispensable de notre état politique, en même temps qu'une riposte aux nations ennemies.

Une dernière opinion peut encore se faire jour, appuyée sur des considérations de technique militaire. En présence de deux marines qui, pratiquement s'identifiaient, l'Etat avait un intérêt vital à donner à ses nationaux le quasi monopole de la navigation commerciale. Par ce simple jeu il s'assurait indirectement le concours d'une élite, apte à satisfaire sur le champ aux exigences de la défense nationale. Au premier signal, les marins du commerce devenaient aussitôt des marins de l'Etat.

Il n'est pas douteux que ces idées, susceptibles tout au plus de justifier une époque et un système, apparaissent de nos jours étrangement désuètes. Elles n'expliquent plus la persistance de ce décret

vieilli, que les représentants les plus autorisés du monde maritime estiment essentiellement dangereux et nuisible pour l'avenir de notre marine [1] : « On peut, à bon droit, se demander, affirme M. Hubert Giraud, président de la Chambre de commerce de Marseille, si le moment n'est pas venu de faire disparaître complètement les entraves mises à l'industrie maritime en général, qu'il s'agisse aussi bien des transports que de pêche. A terre l'industrie comme l'agriculture sont libres d'employer à leur gré la main-d'œuvre nationale ou la main-d'œuvre étrangère. Sur mer, les plus grandes nations maritimes, l'*Angleterre, l'Allemagne* — autrefois si puissante —; la Belgique, le Japon, le Danemark, la Suède, la Norvège, la Hollande laissent à leurs armements la même facilité. Pourquoi n'en est-il pas de même en France? » [2]

---

[1] Des vœux, tendant à l'abrogation du décret du 21 septembre 1793 ont été émis, en juin-juillet 1920, par les Chambres de Commerce maritime de *Cette, Rouen, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Bayonne, Nantes, Bougie, Constantine, Calais,* et le 2 mars 1921 par la Chambre de Commerce d'Alger. »

Ces vœux ont été adoptés par l'assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France, le 8 novembre 1920. (Archives de la Chambre de Commerce de Cette).

[2] Rapport de M. Hubert Giraud à la Chambre des Députés. (Extrait d'un mémoire sur l'Inscription Maritime, présenté par M. Cyprien Fabre devant la Chambre de Commerce de Marseille, le 26 octobre 1920 et adopté par cette Compagnie. [Ch. de Commerce de Marseille, Registre des Délibérations]).

Pour comprendre tout l'intérêt du problème, qu'il nous suffise d'évoquer quelques souvenirs. Il est certain que si nous nous reportons à plus d'un siècle en arrière, l'armement devait être peu gêné par l'application de ce décret. La marine commerciale était encore dans l'enfance et ses frais généraux d'exploitation insignifiants ou considérablement réduits [1]. Il est d'ailleurs facile de se la représenter. Que l'on imagine un navire de construction rudimentaire, en bois, naturellement, de dimensions modestes et possédant un frêle et minuscule équipage. Son but: transporter surtout de la marchandise et fort rarement des passagers. Les quelques-uns, qui, de loin en loin, prenaient place à bord, devaient traiter de gré à gré avec le capitaine. Au surplus, ils vivaient la vie propre de l'équipage et ils étaient confondus, sans souci de leur

---

[1] C'était, à proprement parler, le mode d'exploitation qui constitue le régime de la petite industrie. Chaque navire, même parmi les plus grands (ce qui n'allait jamais au-delà de 800 tonneaux) représentait un capital peu élevé. « La valeur moyenne des navires variait, comme matériaux, bois, métaux, gréement, de 12.000 fr. pour 50 tonneaux, à 160.000 fr. pour 600 tonneaux. Le nombre d'hommes d'équipage pour les mêmes catégories variait de 4 à 12 et 30. Enfin, la dépense comme solde et approvisionnement se chiffrait mensuellement de 350, 1050 et 2.625 fr. » L'armement constituait donc une entreprise à la portée de beaucoup de fortunes individuelles. (Ambroise Colin, La Navigation Commerciale au XIX^{e} siècle, p. 154).

personne, au milieu de la cargaison. Enfin, le vent favorable était un facteur primordial de succès pour l'expédition.

Il n'a pas fallu moins d'un demi-siècle pour voir le fer et, quelques années plus tard, l'acier se substituer définitivement au bois dans la construction des navires. Innovation, certes bien hardie, si l'on songe que depuis les premiers âges jusqu'au milieu du XIX[e] siècle, les seuls matériaux employés dans la construction des navires étaient : le bois. Parallèlement d'ailleurs à ce progrès et même le devançant, une découverte scientifique de premier ordre avait révolutionné la marine. Le régime de la vapeur s'était substitué insensiblement au règne de l'antique voile comme nouveau mode de propulsion des navires.

De son ancêtre, le vaisseau moderne n'a guère conservé que le maigre profil. Qu'on en juge. Les géants qui sillonnent les mers et portent nos trois couleurs sur tous les marchés du monde, ne mesurent pas seulement 70 mètres de longueur, comme leurs parents de l'ancienne France, et dont le tonnage atteignait faiblement 1.000 tonnes. Ce sont, pour la grosse majorité d'entre eux, de véritables cités mouvantes, de vrais villages, dont les dimensions et le tonnage ne laissent pas d'impressionner. Nous citerons, à titre d'exemple, le paquebot *France-IV,* de la Compagnie Générale Transatlantique, d'un tonnage de 23.660 tonneaux ; le paquebot *Paris,* de la même compagnie, construit en 1921, mesurant 234 mètres de longueur et d'une

jauge de 36.000 tonneaux. Nous mentionnerons également, comme derniers types de grands paquebots : l'*Imperator* et le *Vaterlaud,* construits par l'Allemagne avant la guerre, mesurant 264 mètres de longueur et jaugeant 54.282 tonneaux.

Ainsi, alors que la marine marchande, à la fin du XVIII[e] siècle, ne différait guère de ce qu'elle avait été sous le règne de Louis XIV, en revanche elle a franchi les derniers stades de son évolution avec une rapidité vraiment déconcertante. De la fin du XIX[e] siècle aux temps actuels, la marine s'est métamorphosée.

Un bouleversement aussi profond de la vie maritime devait nécessairement entraîner une transformation non moins radicale de son personnel. Le moment est donc venu de présenter sous son vrai jour « l'équipage » qui compose nos navires, et sur lequel le décret de la Convention jouera avec une vigueur égale à celle qu'il exerçait jadis sur l'équipage primitif.

Traditionnellement, seuls, les gens de mer, habitants des côtes ou du littoral, constituaient l'élément actif et unique de l'équipage. Quelques groupes de matelots, des « gabiers », par conséquent — dont le chiffre pouvait varier de 4 à 30 hommes environ, ainsi que nous l'avons précédemment mentionné — résumaient toutes les fonctions propres de l'équipage. Cette petite communauté avait ses lois et ses règlements. Elle était le produit direct et spontané de l'Inscription Maritime. Pour faire face à

présent aux besoins nouveaux, l'Inscription, impuissante à agir par elle-même, débordée, a dû tendre la main aux Français de l'intérieur. Elle s'est travestie. A côté des anciens gabiers, communément dénommés aujourd'hui « matelots de pont », prendra place tout un personnel d'usine et d'atelier, qui appellera tour-à-tour à son service: des ouvriers mécaniciens, des chauffeurs, des soutiers, des graisseurs. Ce sera « le personnel des machines ». Immédiatement après, nous apercevrons en nombre imposant, quantité de gens de service ou agents, exclusivement attachés aux soins des personnes ou des passagers, qui affluent quotidiennement sur nos grands paquebots. Ce personnel sera des plus variés. Il comprendra, notamment: des maîtres-d'hôtel, des chefs de lingerie, des chefs cuisiniers, des boulangers, des pâtissiers, des bouchers, des peintres, des sommeliers, des buandiers, des imprimeurs, des infirmiers, des grooms et un certain nombre de femmes de chambre. Nous retrouvons ici « le personnel d'entrepont » ou, si l'on veut, les agents du service général.

Le premier, le personnel des machines eut sa place marquée dans les rangs de l'Institution, par un décret en date du 28 janvier 1857. Il rentrait, en effet, dans les cadres de la loi, puisque la qualité de ses membres répondait parfaitement aux dispositions de la loi du 24 décembre 1896, qui exige « que le marin professionnel remplisse à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'en-

tretien du bâtiment »; devenu inscrit maritime, le décret de la Convention lui était applicable de droit. Dans son sein, parconséquent, l'élément étranger ne devait plus figurer que dans la proportion du quart, exactement comme pour le personnel de pont, son aîné.

Que décider maintenant vis-à-vis des agents du service général? A leur égard, la situation est plus confuse et leur statut empiète à la fois dans le domaine maritime et le droit commun. Les uns, les radiotélégraphistes, ont été considérés comme exerçant à bord un emploi relatif « à la marche et à la conduite du bâtiment ». En conséquence, une circulaire du 28 janvier 1919 [1], les autorise à verser leurs prestations soit à la caisse des Invalides de la Marine, soit à la Caisse Nationale des Retraites pour la vieillesse. S'ils optent pour le premier système, ils deviennent tout aussitôt inscrits maritimes et dès cet instant le décret de la Convention se résout pour eux par l'affirmative. En outre, ils bénéficient de la Caisse de Prévoyance des Marins français. Les autres n'ont pas les mêmes prérogatives et constituent en somme le personnel civil du bâtiment. Malgré la nuance, il faut convenir que leur contact permanent avec les membres de l'Institution a indiscutablement établi entre eux un solide lien de parenté. C'est ainsi qu'ils ont été admis

[1] Circulaire de M. Buisson, commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande. (*Revue de la Marine Marchande* du 28 janvier 1919, p. 131).

à verser leurs cotisations à la Caisse de Prévoyance des Marins français. Ils héritent par là d'un traitement de faveur puisqu'ils prennent place dans une institution qui devrait être, comme le nom l'indique, le patrimoine propre des marins français. Doit-on désormais les comprendre dans le statut général des inscrits et comme tels les soumettre à la loi du quart? La pratique administrative — soutenue sur ce point par la doctrine — le décide ainsi [1]. Elle fait rentrer le personnel d'entrepont dans l'équipage. Elle donne, de la sorte, pleins effets aux prescriptions de l'acte de 1793, vis-à-vis des agents du service général.

L'équipage, qui compose actuellement nos navires, a donc une physionnomie distincte de celle

---

[1] Julien Bonnecase, Traité de Droit maritime, t. II, p. 445, 1923; Georges Ripert, Traité de Droit maritime, t. I, p. 539, 1922; Danjon, Manuel de Droit maritime, p. 68, 1922.

En sens contraire *Bazin*. Cet auteur estime que l'acte de navigation de 1793, en limitant la proportion de l'équipage attribuée aux étrangers, ne peut s'appliquer aux agents du service général. Elle ne doit viser que les marins proprements dits. (Bazin, La main-d'œuvre maritime, *Revue politique et parlementaire*, août 1919, p. 180).

Note. — L'avant-projet du Code de travail maritime met fin à toutes les controverses sur la question. Dans son article 3, le projet décide: « Est considéré comme marin toute personne de l'un ou l'autre sexe qui s'engage envers l'armateur, ou son représentant, pour servir à bord d'un navire. »

qu'il présentait autrefois, au moment où fut promulgué l'acte de la Convention; physionomie, est-il besoin de le dire, qui devait fatalement échapper aux prévisions les plus sûres des auteurs de ce décret.

Doté d'une telle extension, l'acte de 1793 devenait dès lors fatal aux intérêts maritimes français. Nous allons, en conséquence, envisager l'étendue de ses répercussions sur notre marine, en examinant les principaux griefs qui, de l'aveu de l'armement, le condamnent et militent en faveur de sa suppression.

D'une application étroite et restrictive, l'acte de navigation, disent nos armateurs, aboutit pratiquement à une augmentation sensible de nos frais généraux. Cette surcharge financière, qui n'incombe pas en général à l'armateur étranger, n'a d'autres résultats que d'affaiblir le champ d'activité de notre flotte et de briser indirectement sa force d'expansion dans le monde.

A l'appui de ces affirmations, M. Déchaud, secrétaire de la Chambre de Commerce d'Oran, apporte les précisions suivantes:[1] « Tout d'abord, l'obligation d'avoir des équipages composés d'une façon uniforme, avec un état-major et les trois-quarts des hommes français, d'avoir à bord des navires des novices et des mousses, enfin

---

[1] Ed. Déchaud, L'Inscription Maritime et la Marine Marchande, 1910, p. 22. (Ch. de Commerce de Marseille, C. 20, 2).

la présence d'effectifs proportionnels au tonnage, entraînent pour les armateurs des dépenses d'autant plus élevées, que non seulement nos équipages sont les plus nombreux, mais encore qu'ils sont les mieux payés et les mieux nourris ». Voici, dit-il, quelques exemples fournis par M. Cyprien Fabre, le grand armateur marseillais, si sympathiquement connu :

« Nous savons, dit M. Cyprien Fabre, qu'un cargo-boat français de 2.800 tonnes, vendu à un armateur gênois, en 1899, était monté par 32 hommes, restaurant compris. Il coûtait à ses armateurs 5090 francs par mois, nourriture comprise. Aujourd'hui, avec l'augmentation de salaires que nous subissons, il en coûterait 5.470.

» L'armateur italien dépense, sur ce même navire, 3.667 fr. 50 seulement par mois, soit une différence de 1912 fr. 50 par mois et 22.960 francs par an, en faveur du navire italien.

» Un navire grec similaire, de 2.800 tonnes de portée, n'a que 22 hommes à bord, restaurant compris, coûtant 3.295 fr. par mois, soit 2.175 fr. par mois et 26.100 francs par an de moins que le navire français. L'armateur de ce navire, en me donnant ce renseignement, ajoute : « Les steamers grecs, pauvrement armés, économisent sur ces chiffres 2.300 fr. par mois sur la nourriture et 3.400 fr. par mois sur les gages, soit encore une économie supplémentaire de 7.200 francs par an, soit au total 33.300 francs en faveur du pavillon grec. »

« Un navire de 2.800 tonnes, appartenant à la Société que je représente, fut en concurrence pour un trafic un peu spécial avec un steamer italien qui lui était identique. Notre équipage nous coûtait 5.879 fr. par mois, l'équipage italien en coûtait 3.262, soit une différence de 2.617 francs par mois et 31.404 francs par an à notre préjudice. Comment pouvions-nous lutter? Nous nous sommes retirés...»

Dans un même esprit, M. Hubert Giraud apportait récemment à la tribune de la Chambre française les révélations suivantes:[1] « Voulez-vous que je vous dise, affirmait-il à l'assemblée, quelles sont les différences de salaires d'un navire français et d'un navire allemand, avec le change actuel? Je vais vous donner d'abord le total. Pour un navire français, du type *Ango,* le total des salaires mensuels est de 23.000 fr. Sur un navire battant pavillon allemand, et dont l'équipage et l'état-major sont payés en marks, il serait, au change actuel, de 1.464 francs. Je n'insiste pas. Il me semble que ceci vous démontre assez avec quels concurrents nous avons à lutter en ce moment-ci, et par conséquent, avec quel soin nous avons à regarder tous les chapitres de nos dépenses et à réaliser toutes les économies possibles... »

La question, toutefois, a été beaucoup plus dis-

---

[1] Discours de M. Hubert Giraud à la Chambre des Députés, à la séance du 3 novembre 1922. (*J. Officiel* du 4 novembre, p. 2911).

cutée en ce qui concerne la marine anglaise. Dans cette même séance du 3 novembre 1922, M. de Moro-Giafferi, député, s'exprimait ainsi:[1] « On affirme qu'au point de vue de l'organisation du travail, les conditions sont plus lourdes à l'armement français qu'à l'armement étranger... Je m'excuse une fois encore de l'aridité des chiffres, mais la Chambre, sans doute, préférera des chiffres à des phrases. » « Un maître d'équipage français gagne 370 fr.; un maître d'équipage anglais 575 fr.; un second-maître, chez nous, gagne 350 fr.; là-bas, 525 fr.... » Et, poursuivant la comparaison, il ajoute:

	En France	En Angleterre
Un charpentier.....	gagne 370 fr.,	il en gagnera 825
Un matelot	— 330 fr. —	— 500
Un matelot ordinaire..	— 150 fr. —	— 350
Un magasinier	— 350 fr. —	— 510

La balance, on le voit, penche plutôt en faveur de l'armement français. L'argument, cependant, ne saurait nous convaincre, même appuyé sur des chiffres dont nous admettons sans réticence la stricte exactitude. Pour si séduisant qu'il paraisse, nous nous permettrons d'observer que le calcul de M. de Moro-Giafferi est effectué en monnaie anglaise et non en monnaie française. Or, comme on

[1] Discours de Me de Moro-Giafferi, député, à la séance de la Chambre du 3 novembre 1922. (*J. Officiel*, 4 novembre, p. 2906 et 2907).

l'a fait assez judicieusement remarqué à l'honorable député : « Tout calcul en monnaie anglaise nous sera forcément désavantageux, si l'on ne tient compte du change. » Et d'ailleurs, pressentant lui-même l'objection, il y a avait déjà répondu : « Je suis sûr, dit-il, que quelqu'un va me parler du change ». Ce qui, effectivement, s'est produit [1].

Il est probable que si nous convertissions ce calcul en « francs », au lieu de le faire « en livres sterlings », l'avantage changerait de camp et démontrerait la supériorité évidente de l'armement britannique sur l'armement français.

On aurait peut-être pu rappeler à cette occasion les statistiques apportées par M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande à la séance de la Chambre du 27 octobre 1922, relativement aux conditions du travail maritime dans les différentes nations. Ces statistiques nous apprennent que toutes les nations, sauf la France, exigent : « Pour l'équipage de pont 84 heures de travail par semaine ; la France 56. Pour le service de la machine, toutes les nations font 56 heures par semaine ; la France, 48 heures seulement. Enfin, pour le service général, toutes les nations font de 70 à 84 heures par semaine ; la France, 48 heures » [2]. Ne doit-on pas convenir que,

[1] *Officiel* du 4 novembre 1922, Chambre, Déb. Parlem., p. 2907.

[2] Chiffres fournis par le Bureau International du Travail et rapportés par M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, à la séance de la Chambre du 27 octobre 1922. (*Officiel* du 28 octobre 1922, p. 2882).

selon l'adage bien connu, « à travail égal, salaire égal », il faut par conséquent tenir compte de cet écart pour la fixation du taux des salaires français? Simple remarque, bien entendu, susceptible de légitimer nos prix actuels, dans les rares cas où ceux-ci dénonceraient un caractère d'infériorité vis-à-vis des salaires étrangers. Notons, en passant, que les marins des nations rivales, notamment en Angleterre, entretiennent et réparent les navires pendant la traversée, tandis qu'en France les réparations se font au port, ce qui nécessité des retards et des frais supplémentaires. On a même qualifié « d'impondérables » [1] ces conséquences onéreuses, parce qu'en fait on ne peut exactement les chiffrer.

Par contre, ce que l'on n'a pas oublié de signaler au distingué représentant de la Corse, c'est la présence, à bord des navires étrangers, d'une importante main-d'œuvre indigène. Celle-ci pratique souvent les bas salaires, alors que les hauts prix sont en général réservés aux nationaux. Tel est précisément le cas de l'Angleterre. Personne n'ignore que la marine anglaise cultive à grands renforts d'embauchage un personnel exotique. Elle emploie ainsi sur ses navires un grand nombre de « lascars » [2] dont la main-d'œuvre est peu coûteuse. Le

---

[1] Terme employé par M. Rio à la deuxième séance de la Chambre du 3 novembre 1922. (*Officiel* du 4 novembre 1922, p. 2912).

[2] Matelot indien.

marin anglais bénéficie alors des hauts salaires en se livrant du même coup à des travaux plus raffinés. C'est tout à son avantage.

En présence de tels résultats, les doléances de nos armateurs se font plus pressantes. De même que leurs concurrents étrangers, ils revendiquent le droit d'accéder librement à tous les marchés du monde. Par là, le problème ne se trouverait pas résolu, mais le premier pas serait fait dans la voie d'une solution. Dès l'instant, en effet, où le recrutement mondial serait admis, il est probable que nos armateurs recruteraient à meilleur compte les chauffeurs et les soutiers qui leur manquent et qu'ils trouveraient à profusion soit parmi des Grecs ou des Ottomans, soit parmi les Arabes ou Somalis. Ces derniers, surtout, très résistants à la chaleur, excellent, paraît-il, dans le service des machines. Nous pourrions en dire autant de nos protégés Marocains ou Tunisiens, dont la main-d'œuvre abondante répondrait parfaitement à ce genre de travaux. Des considérations d'ordre diplomatique ont empêché jusqu'à ce jour de les assimiler à des Français, ce qui surprend un peu [1].

[1] Une première mesure s'impose, écrit M. Cloarec : « c'est l'abrogation des règles qui écartent les Marocains et les Tunisiens. La fiction diplomatique doit disparaître devant le sentiment de reconnaissance que nous devons à ces protégés pour leur conduite pendant la guerre. » (Paul Cloarec, La Renaissance de notre Marine marchande, p. 131).

A d'autres point de vue, l'emploi de la main-d'œuvre exotique serait d'un effet salutaire et bien faisant. Il s'agit en l'espèce du service général sur nos paquebots: « Toutes les personnes qui ont voyagé, déclare M. Cloarec, et ont pu comparer les paquebots étrangers aux nôtres, savent que, avant la guerre, la tenue générale de nos paquebots laissait souvent à désirer au point de vue de l'hôtel. Il n'est pas douteux que beaucoup de nos agents de service n'ont pas les habitudes de correction de la grande hôtellerie internationale. On ne saurait s'en étonner puisque nos garçons terrestres sont dans le même cas. Ce n'est pas la bonne volonté qui leur manque, c'est l'apprentissage. »[1]. Le reproche n'est pas exagéré. Nous avons pu aisément nous en convaincre au cours de certains voyages effectués quelque temps avant la guerre sur paquebots anglais. Par contre, nous souscrivons plus difficilement à toute idée d'apprentissage.

Ce qui est vrai c'est que la sélection échappe à l'armement français. La main-d'œuvre se recrute un peu au hasard. Dans ces conditions, il n'est pas toujours aisé pour la direction de réformer une éducation quelquefois rebelle. A cela s'ajoute encore une question de tempérament national, qui ne s'accommode pas toujours des exigences d'une certaine clientèle internationale.

L'élément étranger figurerait donc utilement sur nos paquebots modernes. N'aurions-nous

[1] Paul Cloarec, La Renaissance de notre Marine marchande, p. 186.

pas intérêt à rechercher cette main-d'œuvre parmi des « Chinois » ou des « Malais », par exemple, dont certaines marines étrangères apprécient fort les qualités domestiques, ou encore, comme le préconisent certains armateurs, chez nos sujets coloniaux : Annamites ou Cochinchinois ?

« Faisons donc appel aux Annamites, s'écrie M. Charles Roux, puisque nous ne trouvons pas en assez grand nombre chez nous de bons agents pour faire face à ce service. Les domestiques annamites, méticuleux et polis, sont de précieuses recrues pour le service des passagers, toujours si difficiles à contenter » [1]. D'ailleurs un avis du Conseil d'Etat, en date du 7 août 1912, donne toute latitude à l'armement pour l'emploi de la main-d'œuvre coloniale française. Il reconnaît la qualité de français aux indigènes, sujets français de nos colonies [2]. Cet arrêt est très louable, puisqu'il sert les intérêts du commerce maritime français. Mais il n'est peut-être pas très fondé en droit, car il interprète un peu arbitrairement les dispositions de l'acte de navigation [3]. Quoi qu'il en soit, il donne à notre pa-

[1] J.-Ch. Roux, Le Péril de notre Marine marchande, p. 79.

[2] Circulaire du 7 juillet 1914 du Comité Central des Armateurs de France, p. 47. (Avis du Cons. d'Etat des 25 juillet, 7 août 1912, relatif à l'embarquement des indigènes à bord des navires français).

[3] Le décret du 21 septembre 1793 a été créé pour des *citoyens* français et non pas en faveur des indigènes *sujets* français.

villon une marge suffisante, propre à satisfaire son activité. Nous observerons, néanmoins, qu'un recrutement opéré dans nos possessions de l'Indochine ne donnera à notre industrie de mer que des espérances limitées. Les essais de certaines compagnies n'ont pas eu de résultats heureux [1].

En somme, la présence sur nos bateaux d'un service cosmopolite serait en harmonie avec les nécessités de l'heure. L'armement français y trouverait son compte au même titre que l'armement étranger. De plus, en offrant à leur clientèle un certain confort et de la tenue sur leurs navires, nos armateurs recueilleraient plus franchement ce « fret humain » qui leur échappe, et dont les pavillons étrangers tirent le plus grand profit [2].

---

[1] « On a dû reconnaître, après plusieurs essais infructueux que nos sujets annamites ou cochinchinois manquent des qualités nautiques indispensables.... C'est au point que, depuis près de vingt ans qu'elle fait le service côtier le long de nos possessions d'Extrême-Orient, la Compagnie des Messageries Maritimes n'a pu encore recruter que deux annamites pour ses équipages. Encore a-t-elle dû les congédier après quelques voyages... » (A. Colin, La Navigaion commerciale au XIX[e] siècle, p. 406).

[2] A côté du terme un peu spécial de « fret humain » s'appliquant à un transport de personnes, l'expression « fret » est le nom générique qui désigne le prix du transport des marchandises par mer. Or, à ce point de vue, la situation de l'armement français est loin d'être satisfaisante. D'après M. Gide, le savant professeur d'économie

Ne serait-ce pas encore une façon heureuse d'attirer sur nos paquebots la masse des émigrants qu'appelle de plus en plus le Nouveau-Monde [1] ?

---

politique, « le fret payé pour le transport par voie de mer de 40 millions de tonnes (30 millions à l'importation, 10 millions à l'exportation) qui entrent ou sortent de France était évalué avant la guerre à 600 millions, dont 183 millions seulement, touchés par les armateurs français, et 417 millions par les armateurs étrangers. » (Ch. Gide, Cours d'économie politique, t. II, p. 87, note 1, 1920).

Il est vrai que le taux du fret a considérablement baissé après la guerre, par suite d'une augmentation générale de tonnage et d'une diminution sensible du trafic commercial. Mais il s'en est suivi aussitôt une crise générale dans l'industrie maritime, dont l'armement français a particulièrement souffert, par suite des charges spéciales qui pèsent sur lui.

[1] « En 1910, 15.000 émigrants ont transité au Havre, se dirigeant sur des ports anglais, 15.000 émigrants qui ont donné un travail et des salaires aux marins britanniques, des dividendes aux actionnaires de la Cité. » (De Monzie, Les Réformes maritimes, p. 237).

Note. — L'assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France, adoptant, le 8 novembre 1920, les conclusions formulées par les principales Chambres de Commerce maritime et par le Comité central des Armateurs de France, émettait plusieurs vœux, dont le plus important visait l'abrogation des dispositions de l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 et de l'article 2 du décret du 21 avril 1882, concernant la nationalité de l'équipage, embarqué sur des navires français. Par une lettre adressée le 1er février 1921 à M. le

N'oublions pas davantage que la généralité des passagers apprécient beaucoup un domestique de leur pays.

Ministre du Commerce et de l'Industrie, M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande répond au vœu exprimé par l'assemblée en ces termes : « ...Au lieu de rechercher à résoudre la question de l'emploi de la main-d'œuvre étrangère par la formule simpliste de la liberté absolue, il semble qu'il vaudrait mieux essayer d'assouplir, au moyen d'un organisme basé sur une entente entre les gens de mer français et les armateurs, la règle, certainement trop rigide de l'acte de 1793, d'après laquelle les trois-quarts de l'équipage d'un navire de commerce français doivent être de nationalité française.

» A cet effet, peut-être, pourrait-on, par un nouveau texte de loi, remettre au Gouvernement le droit de statuer par décrets sur la composition des équipages au point de vue de la nationalité. Ce droit ne serait d'ailleurs pas absolu, et il y aurait un intérêt essentiel à spécifier que les décrets en question ne pourraient être pris qu'après consultation d'une Commission, composée par parties égales de représentants de l'armement et des groupements professionnels des gens de mer, analogue à celles qui fonctionnent déjà pour l'arbitrage collectif de travail maritime [1]. Cette Commission, qui siégerait au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande, aurait à indiquer, pour une période donnée, d'après les renseignements fournis par les bureaux paritaires de placement maritime, sur la situation d'ensemble du marché du travail du personnel marin — notamment sur le nombre

---

[1] Il s'agit de l'Union navale paritaire, aujourd'hui inexistante.

Sous sa forme en apparence exclusive, le décret de la Convention laisse tout de même une marge à l'élément étranger puisqu'il autorise les armateurs à recruter le quart environ de leur personnel parmi les marins de toutes nationalités. En pratique, cette faculté laissée à l'armement est inopérante, car « la moyenne des étrangers, qui pourrait être de 25 0/0, n'atteint que le 8 0/0 et aucun bâtiment n'arrive à cette proportion du quart » [1]. Aussi certains excellents esprits interprètent-ils cette situation comme singulièrement contradictoire: « Les armateurs, disent-ils, vantent beaucoup l'emploi

---

de chômeurs dans les ports — dans quelle proportion il pourrait être fait appel à la main-d'œuvre étrangère pour une navigation et pour un temps déterminé —. Telle est la conception vers laquelle s'oriente l'étude à laquelle je fais procéder, de la révision des dispositions de l'acte de 1793... » [2]. — Signé: Rio.

[1] Paul Cloarec, La Renaissance de notre Marine marchande, p. 183.

---

[2] L'assemblée générale des Présidents des Chambres de Commerce de France n'a fait qu'une seule objection à la proposition du Ministre. Elle considère cette nouvelle procédure d'enquêtes et de consultations si compliquée, que, pratiquement, la proposition du Ministre équivaut au maintien pur et simple du « *statu quo* ». Aussi maintient-elle son vœu précédent dans toute son intégralité. (Ch. de Commerce d'Alger, séance du 2 mars 1921, extrait du procès-verbal. [Ch. de Commerce de Cette, archives]).

de la main-d'œuvre étrangère. Ils en proclament la nécessité. Et pourtant ils ne profitent même pas de la latitude que leur concède la loi ».

Ce reproche ne nous paraît pas justifié. D'abord, parce que la plupart des compagnies de navigation ou de nos maisons d'armement ont à cœur de donner la première place à la main-d'œuvre française sur nos navires. Cette prime à nos nationaux est le plus sûr garant contre le chômage qui, à certaines époques, s'est révélé dans l'industrie de la mer, en même temps qu'elle témoigne de sentiments de bienveillance et de générosité vis-à-vis de nos marins; ensuite, parce que des essais de ce genre ont reçu de la part des inscrits un accueil assez inattendu.

Il faut bien se pénétrer de cette idée que sous le couvert de notre législation ultra-protectionniste, le marin s'installe à « bord » comme « chez lui ». A ses yeux, le navire est une portion sacrée de son patrimoine sur laquelle il peut exercer un véritable droit de propriété. Ces sentiments se sont à tel point fortifiés chez les marins qu'ils refusent catégoriquement de lier partie avec des gens dont ils ne partagent ni les goûts ni les manières. C'est précisément le cas pour les marins étrangers. La perspective de cohabiter avec des hommes de toutes races et de toutes couleurs leur est apparue à ce point insupportable qu'ils n'ont pas hésité à recourir à la grève pour provoquer le licenciement de ces exotiques. On vit notamment à Marseille des équipages déserter leur bord parce que le capitaine refusait de débarquer des chauffeurs indigènes. So-

malis. A titre d'exemple, nous citerons les équipages des vapeurs *Moulouya, Djurjura, Félix-Touache, Ville-de-Naples, Le Carthage, Le Charles-Roux, L'Amiral-Magon,* etc., « tous navires en partance et qui, sur l'ordre du Syndicat, durent débarquer des indigènes, pourtant sujets français »[1].

Les griefs formulés par le Syndicat n'étaient nullement fondés, car ces indigènes ne dépassaient pas la limite du quart autorisée par la loi. Le but poursuivi était tout simplement une expulsion de principe, ainsi qu'en témoigne le rapport de l'administrateur, lu à la séance de la Chambre du 8 juillet 1910, par M. Chéron. « Quelle est, dit le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, la prétention du Syndicat? Le rapport va nous le faire connaître. Le mouvement, nous dit l'administrateur, vise la présence des indigènes sujets français sur les navires français. Quel que soit leur nombre, *et ce nombre ne fût-il que l'unité,* les inscrits refusent de cohabiter, de manger et de travailler auprès d'hommes non civilisés et dont les mœurs et les coutumes sont différentes des leurs... »[2].

A d'autres époques, l'embarquement des indigènes a soulevé des difficultés de même ordre, notamment au mois de novembre 1913[3].

---

[1] Georges Morael, La Marine Marchande et son Personnel, p. 30, 1914.

[2] *Officiel* du 9 juillet 1910, Ch. Déb. Parlement.

[3] V. le discours prononcé à la Chambre des Députés le 24 novembre 1913, par M. de Monzie, Sous-Secrétaire

Ces brèves observations, sur la marge réservée par la loi française aux étrangers pour la composition légale de l'équipage, démontrent l'inefficacité pratique de cette mesure vis-à-vis de l'industrie maritime. En fait, elle ne joue pas, puisque, assez fréquemment, le marin oppose son veto à sa réalisation. D'où les craintes et les hésitations de l'armement et son désir de n'utiliser la main-d'œuvre étrangère qu'avec tact et modération [1].

Nous nous permettrons, à ce sujet, d'émettre le vœu que les ponts de nos navires deviennent aussi hospitaliers à nos indigènes que le furent pendant la guerre les tranchées de l'Yser, de la Champagne ou de Verdun. A ces heures critiques, nous ne fûmes nullement gênés par leur contact, loin de là. Actuellement, leur présence dans la lutte économique peut aider au triomphe de la cause française, au même titre qu'elle a pu susciter des enthousiasmes et stimuler des énergies au moment du danger.

---

d'Etat à la Marine Marchande, relativement à l'embarquement des indigènes. (De Monzie, Réformes maritimes, p. 89, 1913).

[1] Nous devons rappeler également que la loi fait payer cher à l'armement français l'emploi de la main-d'œuvre étrangère, puisqu'elle oblige l'employeur à verser à la Caisse des Invalides une taxe de 8 0/0 sur le salaire des marins étrangers qu'il emploie, alors que pour les marins français la contribution n'est que des 3/5e du 5 0/0 des salaires. C'est une protection indirecte de la main-d'œuvre maritime nationale.

Tout à côté de la réglementation légale de l'équipage se greffe une autre question, dont nous écourterons assez le développement parce qu'un peu en marge de notre sujet. Comme complément à cette législation protectionniste, la loi astreint encore les armateurs à conserver sur leurs navires un personnel surabondant [1]. Aux yeux de l'armement, cet effectif supplémentaire augmenterait tout simplement son budget sans qu'il puisse en résulter un avantage appréciable pour la navigation. Les garanties seront les mêmes, avant comme après. En principe, la loi du 17 avril 1907 [2] qui organise le travail à bord des navires de commerce, ne précise pas le chiffre des effectifs. Elle charge seulement un fonctionnaire désigné à cet effet, l'inspecteur de la navigation, « de vérifier à chaque départ du navire, si l'effectif du bâtiment est suffisant pour assurer normalement l'exécution des prescriptions relatives à la réglementation du travail, eu égard à la navigation entreprise » [3]. Par contre, cette même loi fixe impérativement la composition de l'effectif pour certaines navigations déterminées.

---

[1] « Nous avons souvent relevé, dans les statistiques des ports étrangers, que les navires français ont habituellement, pour un même tonnage, un effectif de 10 à 15 % plus nombreux que les navires des autres grandes nations maritimes. » (P. Leroy-Beaulieu, dans l'*Economiste français* du 6 décembre 1902.)

[2] Loi de 1907, art. 7.

[3] Recueil des lois et règlements concernant la marine marchande française, p. 633, 1921.

Aux termes de son article 25, la loi de 1907 précise que le service du personnel des machines doit se faire par « trois bordées », non seulement dans la navigation au long cours, mais aussi parfois dans la navigation au cabotage. Or, dans tous les autres pays, affirme M. Charles Roux, « le service à trois bordées n'est appliqué qu'à la seule navigation au long cours » [1]. De même ajoute-t-il, « que l'interprétation qui a prévalu jusqu'ici aboutit à placer sur nos navires des soutiers que les navires étrangers similaires et effectuant les mêmes voyages n'ont pas ou ont en moins grand nombre. Il en résulte que les effectifs des navires français, qui étaient déjà supérieurs à ceux des bâtiments étrangers, ont été encore accrus de ce fait » [2]. Les craintes de l'armement devinrent plus vives lorsque fut votée la loi du 2 août 1919 [3], dont le décret d'application à la marine, en date du 24 février 1920 [4], aggravait considérablement les charges déjà fort lourdes imposées par la loi de 1907. Il n'en est plus tout à fait de même aujourd'hui. Un décret du 5 septembre 1922 [5] répond en partie aux vœux de l'armement français.

---

[1] J. Ch. Roux, *op. cit.*, p. 99.

[2] *Ibid.*, p. 99.

[3] Recueil des lois et règlements concernant la Marine Marchande française, p. 1096.

[4] *Ibid.*, p. 1110.

[5] *J. Officiel* du 15 septembre 1922, p. 9368.

Dans son article 4, ce décret supprime « un homme par *bordées* », en constituant à 2 hommes, au lieu de 3, les bordées de pont des navires à vapeur ou à propulsion mécanique, soit d'une jauge brute supérieure à 3.000 tonneaux, qui n'effectuent que des séjours à la mer de moins de 24 heures, soit d'une jauge brute inférieure à 3.000 tonneaux, qui effectuent des séjours à la mer de plus de 24 heures et de moins de 96 heures ». En outre, dans son article 6, ce même décret ne fixe aucune composition obligatoire minimum d'effectifs (au lieu d'établir une obligation minimum de 3 hommes par bordées) pour les navires à voile qui font de la navigation au long cours au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et qui jaugent 700 tonneaux [1]. Les armateurs, sur ce point, doivent être satisfaits. Il faut d'ailleurs reconnaître que certains d'entre eux, trop soucieux de procurer à leurs passagers un confort nécessaire, se sont du même coup imposés des charges qui ne doivent pas entrer en ligne de compte dans le calcul de leurs frais généraux. Personne ne les oblige à conserver un personnel au-delà de l'effectif réglementaire, comme le fait a pu être constaté à bord de plusieurs navires [2].

---

[1] On peut consulter avec fruit la circulaire du 5 février 1923 du Comité central des armateurs de France, qui expose tout au long le mécanisme de ce décret (n° 1198).

[2] Cf. circulaire des armateurs du 5 février 1923, n° 1198, p. 1326.

L'acte de navigation constitue à d'autres égards une barrière néfaste au libre développement de notre marine, en ce qu'il diminue sensiblement le champ d'exploitation des navires français. Dans tous les cas intéressant une navigation lointaine, il faut, proclament les armateurs, que nous puissions recruter un équipage entier d'étrangers si c'est nécessaire, comme le font exactement les vapeurs de nos concurrents: « Il est à remarquer, écrit M. Cyprien Fabre, que la navigation irrégulière, dite *tramping,* à laquelle l'armement britannique se livre si fructueusement, est impossible en France, car nos officiers et nos marins, d'un caractère plus casanier que les Anglais, veulent toujours revenir au port d'attache. Leur intérêt ne s'oppose donc pas à ce que nous jouissions de la faculté de pratiquer, selon les circonstances, un genre de navigation qui ne convient pas à leurs goûts ni à leurs habitudes et qu'une marine forte et puissante doit cependant pouvoir exercer librement »[1]. Quelle sera maintenant la situation d'un navire, ancré dans un port étranger, et mis dans l'impossibilité absolue de naviguer à la suite de défections survenues dans son équipage? Une épidémie malencontreuse, des décès, quelquefois aussi des déser-

[1] Paul-Cyprien Fabre. « Faut-il supprimer l'Inscription Maritime? » Rapport présenté à la Chambre de commerce de Marseille le 26 octobre 1920. (Ch. de commerce de Marseille. Extrait du registre des délibérations.)

tions peuvent poser le problème. Il s'agira, en l'espèce, de pourvoir immédiatement au remplacement des officiers ou des marins défaillants dans une proportion supérieure au quart. Il est à craindre que la solution recherchée se fasse longtemps attendre. Les formalités administratives seront longues à débrouiller et les rapports entre le consul et l'armateur souvent ingrats et difficiles. Pendant tout ce temps, le navire perdra des journées précieuses, pour le plus grand avantage des marines étrangères, qui recueilleront du *fret* à notre détriment.

L'Angleterre, avec ses tramps, arrivera en première ligne. Beaucoup d'autres nations, d'un système législatif plus souple, la suivront dans cette voie. Des statistiques montrent l'éclatante supériorité du pavillon américain sur ce point. Alors qu'en France la navigation sous pavillon national est en fait le privilège des marins français, en Amérique, une enquête, menée en juin et juillet 1916, sur 433 navires, jaugeant 1.520.176 tonnes, a démontré que l'équipage total, qui comprenait 21.010 hommes, se répartissait ainsi: Américains, 6.692; naturalisés, 2.486; étrangers, 11.832 [1].

L'acte de la Convention n'a pas cependant une portée absolue. Il comporte quelques restrictions imposées par des nécessités pratiques. Un décret du 22 avril 1872 autorise les paquebots qui navi-

---

[1] J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 77.

guent dans la Mer Rouge ou dans la Mer des Indes, à alimenter leurs équipages avec des gens des pays traversés [2]. Les Européens résisteraient évidemment très mal à la température déprimante de ces régions, à cause de leur climat excessivement chaud. « Mais ce décret, d'ailleurs excellent, est aussi illégal, car il modifie l'acte de 1793 qui a force de loi et qui ne peut être modifié que par une loi » [3].

De même, dans nos colonies et pays de protectorat, un décret du 21 décembre 1911 laisse, en principe, toute latitude aux gouverneurs pour fixer la composition des équipages. Il exige seulement que le capitaine et les officiers soient français [4].

L'acte de navigation se heurte encore à certains problèmes d'après-guerre, tel que celui de l'accroissement du tonnage de notre flotte marchande. La situation de la marine française, au 1er juillet 1922, était de 3.845.792 tonneaux de jauge brute [5], alors que dans les débuts de 1914 notre tonnage global ne dépassait pas 2.500.000 tonneaux de

---

[1] Recueil des actes réglementaires, t. II, p. 525. Décret de l'amiral Pothuau, ministre de la Marine, autorisant les compagnies des Messageries maritimes à embarquer à bord des paquebots des ouvriers asiatiques ou africains.

[2] G. Ripert, D. Maritime, I, p. 370.

[3] *Officiel* du 23 décembre 1911.

[4] Chiffres fournis par le *Lloyd's Register*. Une circulaire du Comité des Armateurs, plus récente, donne seulement le chiffre de 3.574.000 tonneaux de jauge. (Circulaire du 18 mars 1923, p. 49).

jauge. La période actuelle accuse ainsi une plus-value très estimable en faveur de notre pavillon, soit: 1.345.792 tonneaux. Dans l'hypothèse même où seraient compris dans ce chiffre des navires d'un usage réduit ou inutilisés, il n'en resterait pas moins à l'actif de la flotte nationale un nombre imposant d'unités [1]. Or, par quel procédé arrivera-t-on à donner à cette nouvelle flotte toute l'activité désirable, si l'on n'envisage pas résolument le principe d'une liberté commerciale absolue? « La liberté du recrutement, de l'avis de M. Cyprien Fabre, peut seule nous permettre de constituer des équipages complets pour les nouveaux navires qui

---

[1] « Il faut remarquer, en effet, que la reconstitution du tonnage français s'est opérée à la demande même du Gouvernement. Dans certains cas, l'achat de navires a été imposé aux acquéreurs, par exemple dans l'accord « Maclay-Clémentel », où, en présence de plusieurs membres du Gouvernement, nos armateurs ont été conviés, sous peine de forfaiture, à souscrire au contrat politique qui leur mettait sur les bras des navires de mauvaise qualité.

» La reconstitution de notre tonnage fut même, dans certains cas, le résultat d'une obligation légale. C'est ainsi que le régime des assurances obligatoires a imposé aux sinistrés le remploi des indemnités d'assurance en achat de tonnage nouveau. Il en fut de même pour les bénéfices de guerre. L'extra coût de notre flotte serait d'environ 1 milliard. » (René Labruyère, L'Effort de notre marine marchande. (*Revue des Deux-Mondes* du 15 janvier 1923).

entrent peu à peu sous notre pavillon... Sous peine de paralyser ce tonnage et de le condamner à végéter, il faudra, de toute nécessité, briser le cadre étroit des anciennes réglementations et les mettre en harmonie avec les conditions nouvelles issues de l'après-guerre »[1]. L'on pourrait peut-être objecter que le nombre des inscrits maritimes — 190.000 au dernier recensement — est susceptible de procurer à l'armement la main-d'œuvre qu'il désire. Malheureusement, nous l'avons précédemment indiqué, la grande navigation n'a pas toujours le choix. De ce total, 33.952 inscrits seulement font du long cours ou du grand cabotage, tandis que la grande majorité des marins pratique la petite pêche ou s'adonne à l'élevage des crustacés!

N'a-t-on pas maintes fois dénoncé l'arbitraire du décret de la Convention et ses répercussions fâcheuses sur la marine marchande, dans le cas d'une mobilisation générale des inscrits? Ce n'est pas sans angoisses que l'Armement s'était posé les ter-

---

[1] Paul-Cyprien Fabre, Faut-il supprimer l'Inscription Maritime?, p. 77.

Note. — Au 15 janvier 1923, nos ports comptaient 730.000 tonneaux de navires désarmés. Il ne faut pas oublier que pour un tonnage qui est sept fois plus important que le nôtre, la flotte de commerce britannique, qui ne comptait au début de 1922 que 1.300.000 tonneaux de navires désarmés, n'en comporte plus aujourd'hui que 710.000 (Cf. la Circulaire du Comité des Armateurs, du 18 mars 1923).

mes du terrible problème, en présence de ses navires brusquement désarmés. Sans doute; mais, objectaient des gens tout épris de logique, n'est-ce pas là le sort commun de tous les Français? Certes, la marine marchande en subira un violent contrecoup. Mais par quel rare privilège voudrait-elle échapper à cette loi inoxérable qui frappera tour-à-tour les branches les plus variées de notre industrie nationale? Ce raisonnement, avouons-le, avait le grave défaut de n'apercevoir que l'intérêt particulier, oubliant que la flotte marchande avait une mission plus haute et plus noble à la fois: celle de défendre l'intérêt général. L'exemple de la grande lutte, si âprement disputée, est bien faite pour nous convaincre. Par quels effets magiques la France aurait-elle assuré le transport de ses troupes indigènes ou coloniales et amené sur le front d'Orient ses soldats de la métropole sans le concours de sa marine commerciale? [1]. Qui donc, en dehors de l'in-

---

[1] Il est même assez curieux d'observer, à quelques années d'intervalle, l'interprétation qui prévalait en cette matière chez des hommes éminents et par surcroît très versés dans l'étude des questions maritimes. Quel rôle attribuaient-ils à la marine marchande, en cas de conflit? Voici, en résumé, l'opinion de M. Ambroise Colin (Extrait de la *Navigation commerciale au XIX^e^ siècle,* p. 388) : « En admettant même, écrit M. Ambroise Colin, que la flotte auxiliaire puisse prendre la mer, on ne voit pas trop quel est son rôle. Lutter contre les navires de guerre ennemis les plus modestes, il n'y faudrait pas

dustrie maritime, aurait pourvu au ravitaillement général de notre pays, et l'aurait alimenté, soit en charbon, soit en acier, en céréales et en bétail, bref en produits et armements de toutes sortes.

Eh bien! ce rôle primordial de vitalité pour notre pays, notre marine n'a pu efficacement le remplir au début des hostilités. Comme beaucoup l'avaient prévu, la mobilisation des inscrits a eu pour résultat d'arracher au commerce ses plus jeunes hommes et ses meilleurs éléments. C'est juste au moment où ils auraient pu rendre à leur pays un service appréciable que les armateurs français durent désarmer la presque totalité de leurs navires [1].

---

songer. » Cette affirmation a été démentie cruellement par les faits. Nous avons signalé l'attitude significative de certaines unités de notre flotte marchande au cours de la dernière guerre, qui ont pu figurer comme croiseurs de grande vitesse dans l'escadre de la Mer du Nord, sans compter l'attitude héroïque des navires transporteurs en face des sous-marins ennemis (Notre ouvrage, 3e partie, chap. II). Et plus loin, l'auteur ajoute: « Les croiseurs auxiliaires pourraient porter des troupes, s'il se trouvait jamais un ministre assez criminellement imprudent pour embarquer 12 à 1500 hommes sur un transport exposé à couler bas au premier coup de canon. » Est-il utile de rappeler que c'est justement par une exécution rapide et fidèle de ce programme que la France a conquis ses premiers lauriers et décidé de la victoire finale sur le front oriental.

[1] Dans l'exposé des motifs d'une proposition de loi, la Commission de la Marine à la Chambre des Députés a

L'abrogation de l'acte de la Convention répond en dernier lieu à des sentiments de justice et d'équité. Sous le couvert de ce décret, aux dispositions quelque peu « léonines », l'équilibre est fatalement rompu au détriment des armateurs. Ils doivent, bon gré mal gré, accepter l'offre qui leur est faite en dépit de leurs appréhensions quelquefois bien légitimes. De cet état de choses découlent pour notre marine les conséquences les plus déplorables, qu'on les envisage sous leur aspect individuel ou sous leur face collective. L'industrie nationale est atteinte au même degré que l'armateur intéressé. Il n'en sera plus de même le jour où les rapports entre employeurs et employés s'équili-

---

écrit « que la mobilisation avait jeté les équipages dans un tel désarroi qu'elle avait entraîné le désarmement général et presque complet des navires de commerce et de pêche. » (Note de M. Labruyère, *op. cit.*, p. 52).

Note. — Parmi les grandes puissances, la composition de l'équipage est laissée au libre choix de l'armateur dans les pays suivants :

En Grande-Bretagne, en Allemagne, sauf pour la navigation subventionnée. Dans ce cas, les équipages ne peuvent être formés qu'avec des éléments nationaux. Aux Etats-Unis, en Belgique, aux Pays-Bas, en Danemark, en Norvège, au Japon, en Autriche-Hongrie avant la guerre ; au Brésil, en Finlande. Pour ces deux derniers pays, le capitaine doit être recruté dans l'élément national. Enfin, au Maroc, en Egypte, en Turquie et dans la République de l'Uruguay. Par contre, en Russie, en Belgique et en Grèce, l'équipage doit être

breront normalement par le simple jeu de l'offre et de la demande. Nulle contrainte à redouter de part et d'autre. L'ouvrier maritime contractera librement et l'armateur jouira de la même faculté. Mais dès cet instant, aussi, seul, le marin laborieux figurera à bord de nos bâtiments de commerce.

Et alors, sous réserve d'une sélection sagement conduite, l'industrie de la mer échappera plus aisément à l'étreinte des fauteurs de trouble, dont les ferments d'indiscipline retombent sur notre marine et sur la nation comme un poids mort!

---

constitué avec les trois quarts des marins du pays; l'Italie et le Portugal exigent les deux tiers; le Mexique un tiers; la République Argentine un quart, mais à défaut de marins argentins, l'engagement étranger est entièrement admis; l'Espagne, seule, exige que les quatre cinquièmes de l'équipage appartiennent à l'élément national.

Cf. Le Bulletin de la Marine marchande, 1902, p. 177; Edmond Déchaud, L'Inscription Maritime et la Marine marchande, p. 13 (Examen comparatif des régimes appliqués), 1910; *Revue Marine Marchand.*, 1919, t. VII, p. 131.

§ II. — Des frais de traitement et de pansement des équipages imposés a l'armateur par l'article 262 du Code de Commerce

L'armement français doit subvenir aux frais de traitement et de pansement de ses marins, conformément aux prescriptions de l'article 262 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885. Aux termes de cet article, § 1er : « le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire ».

L'article 263 de ce même code, également modifié par la loi du 12 août 1885, accorde les avantages de l'article précité « au matelot blessé en combattant contre les ennemis et les pirates ». Toutefois, ajoute l'article 264 du Code de commerce, « si le matelot sorti du navire sans autorisation est blessé à terre, les frais de traitement et de pansement sont à sa charge. Il pourra même être congédié par le capitaine ». Mais le Code de commerce ne prévoit pas le cas où la cause inhérente au travail se trouve liée à une cause étrangère. Or, cette cause peut être la faute du patron aussi bien que la faute de l'ouvrier. En l'absence d'un texte sur la question, la jurisprudence s'est visiblement inspirée des dispositions générales de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail dans les professions

terrestres, et elle retient donc ce cas l'élément de faute. Elle admet, en conséquence, le recours du marin, qui intentera une action en dommages et intérêts contre son patron fautif, de même qu'elle reconnaît à l'armateur le droit de refuser l'indemnité prévue par l'article 262 au marin qui, en cours de voyage, se sera volontairement blessé ou sera devenu malade par sa propre faute [1]. Cette charge,

---

[1] *Cour d'appel d'Alger, arrêt du* 8 *mars* 1899. — Aux termes de cet arrêt, la règle de l'article 262 est générale et absolue. Mais cet article n'exclut pas la recevabilité de la demande en dommages et intérêts que peut, en outre, former contre le patron le matelot blessé qui allègue une faute de celui-ci. Mais pareille demande ne peut être accueillie au fond, qu'à la condition qu'il soit démontré que l'accident qui s'est produit a bien été la conséquence directe et précise de l'ordre imprudemment donné et par suite de la faute du maître qui l'a donné. (*Revue Int. du Droit maritime,* t. XV, p. 419).

Tribunal de Commerce du Havre, 24 mai 1919. — L'arrêt indique que lorsqu'un matelot est blessé à bord par sa faute, ou quand il tombe malade par son inconduite, les frais de traitement et de pansement sont à sa charge, et l'armateur, s'il les a déboursés, est fondé à les compenser avec les salaires et à réclamer le solde pouvant exister à son profit. Il en est notamment ainsi dans le cas où la blessure du marin est due à une chute qu'il a faite en rentrant à bord en état d'ivresse. (*Revue Int. du Droit maritime,* t. XXV, p. 222).

Dans le même sens, sur la non application de l'article 262 du Code de commerce, lorsque la maladie a pour ori-

imposée par l'article 262, à l'armement français, n'est pas nouvelle. Elle se défend même par un long passé. Tributaire de la législation spéciale aux inscrits, autrefois mesure de faveur à l'égard des matelots du « Roy », l'article 262 rayonne aujourd'hui sur l'ensemble de l'équipage. Tous, matelots de pont, personnel des machines, agents du service général, peuvent maintenant s'en réclamer. Sous l'ancien régime — nous le rappelons brièvement — l'Etat considérait les matelots comme de véritables

---

gine une faute du marin. *Marseille,* 22 mai 1905. (V. la *Revue Int. du Droit maritime,* t. XXI, p. 202).

De même, l'armateur qui prétend échapper aux obligations de l'article 262 doit prouver que la maladie ou la blessure survenus pendant le voyage ne provient pas du service du navire. (*Ibid.,* Recueil, t. XXII, p. 591).

Note. — En matière maritime, les tribunaux ne paraissent point faire de distinction entre « la faute légère » et « la faute lourde ». La loi du 9 avril 1898, au contraire, distingue entre « la faute inexcusable » qui atténue la garantie vis-à-vis de l'ouvrier et aggrave le risque du côté du patron, et le fait « intentionnel » qui entraîne pour le patron une réparation intégrale du dommage causé sans préjudice des poursuites criminelles possibles, et qui exclut pour l'ouvrier tout droit à l'indemnité résultant de l'application du risque professionnel, et laisse son auteur exposé à être poursuivi civilement et pénalement. (Cass. civ., 29 novembre 1905, *Gaz. Trib.,* 24 mars 1906) ; Tribun. civ. de la Seine, 17 mars 1900, *Gaz. Trib.,* 1906 ; Tribun. civ. de la Seine, 17 mars 1900, *Gaz. Trib.* 1900, I, p. 678).

soldats. Il ne les prêtait au commerce qu'une année non l'autre, exigeant en retour de sérieuses garanties de restitution. Mais l'intérêt public n'était pas seul en cause, et, à côté de ces raisons d'Etat, prenaient place aussi des considérations d'humanité. Les dangers de la navigation n'étaient pas un leurre et les navigateurs pouvaient bien difficilement s'en prémunir. Les voyages duraient des mois, souvent même plusieurs années. Quand le navire faisait escale, il séjournait la plupart du temps dans des ports insalubres où, affirme le docteur Bos-Redon, « régnaient à l'état endémique des maladies pestilentielles, telles que la peste, le choléra, la fièvre jaune, etc... » [1]. L'hygiène sur les navires y était déplorable. Elle n'était guère plus en faveur sur les vaisseaux du Roi où l'on embarquait une grande quantité de bestiaux et de volailles qui « causent une sy grande puanteur par leurs ordures que Cela seul est capable de rendre malades la plus grande partie des Matelots — Les Exalaisons du fond de calle et la malpropreté des chambres, soutes, fausses et autres endroits cause aussy souvent des

---

[1] Rapport du docteur Bos-Rodon (chef du service médical de la Compagnie Transatlantique, de la Compagnie des Chargeurs Réunis, de la Compagnie Sud-Atlantique à Bordeaux), sur le traitement des marins blessés ou malades. (*Circulaire du* 21 *février* 1921 *du Comité des Armateurs*).

Maladies »[1]. — Enfin, la manœuvre du navire comportait de sérieuses difficultés dans l'apprentissage. Elle exigeait au préalable du matelot une constitution saine et robuste, et l'Etat veillait à ce que le commerce n'en abusât pas.

Les mêmes raisons ne sont plus de mise aujourd'hui pour expliquer l'interventionnisme de l'Etat. L'institution du service militaire, personnel et obligatoire, ne lui permet plus, semble-t-il, de s'intéresser d'une façon aussi paternelle à une catégorie spéciale de citoyens français.

On ne peut nier davantage que si les risques nautiques n'ont pas entièrement disparu, en fait le progrès scientifique les a considérablement atténués. Pour la manœuvre, le navire moderne nécessite beaucoup plus d'adresse que de force brutale. Enfin, il faut croire que nos grands paquebots, dont certains sont de véritables *Léviathans,* ne laisseront bientôt plus qu'une place amoindrie au développement des maladies épidémiques ou contagieuses. Il suffit, pour s'en rendre compte, de voir le luxe dont ils se parent! Et d'ailleurs, la loi du 17 avril 1907, sur la sécurité et l'hygiène à bord des navires de commerce, renferme à cet égard une série de dispositions qui ont eu en leur temps le plus vif écho[2].

---

[1] Mémoire anonyme, 1691, Archives de la Marine, B^3 63, fol. 302. (J. Captier, Etude historique et économique sur l'Inscription maritime, p. 113).

[2] Cf. A. Pawlowski, La Marine Marchande et son Per-

Sous sa forme désuète et intransigeante, l'article 262 du Code de commerce témoigne d'une vitalité nuisible aux intérêts maritimes français. Si l'on doit rendre hommage à ses rédacteurs d'avoir su dégager, deux siècles à l'avance, la théorie moderne « du risque professionnel », il n'en reste pas moins que cette idée domine actuellement la pensée française. Appliquée pour la première fois à l'industrie terrestre par la loi du 9 avril 1898, elle a conquis aussitôt sa place dans l'industrie maritime avec la loi du 21 avril de la même année. Loi des inscrits maritimes d'abord et conçue spécialement à leur intention, elle devait s'étendre quelques années plus tard à tous les membres de l'équipage, inscrits ou non. Elle devint la loi du 29 décembre 1905, loi fondamentale en la matière.

Il existe donc, dans cette branche de notre industrie, deux lois qui concourent au même objet: et c'est là le grief principal de l'armement.

L'article 262, déclarent les armateurs, est une injustice parce que les prescriptions qu'il édicte font double emploi avec la loi nouvelle. Sans doute, objectera-t-on, la loi du 29 décembre 1905 vise au même but que l'article précité, mais du moins a-t-elle l'avantage de présenter un caractère permanent et durable dans ses dispositions, tandis que les prescriptions de l'article 262 n'ont que des

---

sonnel, p. 29 « La loi de 1907 et les surcharges de l'Armement ».

effets purement temporaires. Alors que l'une consacre définitivement l'idée du risque professoinnel, l'autre en est seulement une faible et timide application. L'argument, avouons-le, est fragile et manque surtout de sincérité. Supposons un instant que les dispositions de l'article 262 n'entraînent que des conséquences accidentelles et passagères. Eh bien! même dans ce cas, doit-on admettre la survivance d'un texte qui constitue de nos jours non seulement une injustice pour les armateurs, mais qui atteint encore dans ses parties vives l'une des branches les plus en vue de notre industrie nationale? Au fond, la réalité est toute autre et il n'est pas excessif d'avancer que le temporaire de l'article 262 est purement théorique. « Il faut avouer, écrit M. Pawlowski, que l'article 262 fut souvent exploité par les marins. Des statistiques ont permis de reconnaître qu'un tiers des équipages recevait chaque année des soins médicaux et par conséquent coûtait à l'armateur sans produire du travail » [1]. N'oublions pas, en effet, que si la loi fixe un terme pour le paiement des salaires « dont la durée ne pourra jamais excéder quatre mois, à dater du jour où le matelot aura été laissé à terre », par contre, elle ne limite pas la durée du traitement. Nous verrons dans quelle mesure la jurisprudence a suppléé au silence des textes, en soulignant,

---

[1] A. Pawlowski, La Marine Marchande et son Personnel, p. 16.

d'autre part, les difficultés d'ordre pratique qui découlent de son interpétation. Dans tous les cas, l'armateur aura intérêt à débarquer le plus tôt possible un marin blessé ou malade puisque, dès ce moment, courront les délais prévus par la loi pour le paiement de ses loyers. Il diminuera ainsi le champ de sa responsabilité civile.

La thèse défendue par l'armement n'est pas contestable, et l'on ne saurait trop lui en vouloir lorsqu'il demande à rejeter sur la Caisse de Prévoyance la responsabilité des risques que l'article 262 met à sa charge. D'autant plus que la contribution patronale n'est pas étrangère à la prospérité de la Caisse [1]. A d'autres égard, tout le personnel maritime profite largement de la participation des armateurs. Ceux-ci ne sont pas, comme peut-être beaucoup l'imaginent, les employeurs de tous les inscrits maritimes de France, mais seulement d'une portion infime d'entre eux. Il en résulte que la petite navigation (pilotage, bornage, petite pêche) hérite des versements des armateurs [2] au même

[1] Rappelons, pour mémoire, le taux des cotisations imposés à l'armement: 3,50 p. 100 des salaires versés à l'équipage, sans distinction entre les armements à salaires fixes et les armements à la part, et 7 fr. 80 à 35 fr. pour les armements comportant des versements mensuels fixes du personnel (loi de 1920, art. 11).

[2] Le propriétaire embarqué sur son propre navire ne paie que sa cotisation de marin et non la cotisation de patron, à la condition, toutefois, que son bateau ne dépasse pas trois tonneaux de jauge brute. (Loi de 1920, art. 11, §2).

titre que la masse des inscrits inactifs ou des faux inscrits, pour lesquels les statistiques accusent le chiffre respectable de 52.908 marins [1]. C'est là une conséquence naturelle du principe d'assurance mutuelle obligatoire sur lequel est basée cette institution.

Le point le plus vivement discuté de l'article 262 et dont nous allons bientôt traiter concerne les frais de maladies qui incombent personnellement à l'armateur.

Déjà, par la seule raison que l'article précité fait double emploi avec la Caisse de Prévoyance, n'en découle-t-il pas nécessairement une identité de principes qui consacrent doublement le privilège du marin français?

A l'inverse du droit commun, en effet, la législation maritime ne distingue pas entre l'accident proprement dit « la blessure » et la maladie ordinaire. Les deux risques sont admis sur un pied d'égalité. Par là, le marin, blessé ou malade en cours de voyage, aura droit à une indemnité sur la Caisse de Prévoyance des marins français, sans qu'il y ait lieu de faire une distinction entre une blessure et une maladie professionnelle.

La loi du 9 avril 1898 ne vise, au contraire, que les accidents, à l'exclusion des maladies, et l'on définit l'accident « une atteinte au corps humain,

---

[1] V. René Labruyère, *op. cit.* (Notre ouvrage, 3e partie : l'Inscription Maritime et la Marine militaire.)

provenant de l'action soudaine et brutale d'une force extérieure »[1] Lésion corporelle et cause extérieure, tels sont les éléments constitutifs de l'accident.

Le critérium de la distinction sera quelquefois délicat. Il arrive que certaines affections ont une cause violente et soudaine et qui est tantôt extérieure, tantôt interne; les *hernies,* par exemple.

Dans ce cas, les tribunaux apprécieront. Selon les circonstances, ils considèreront ces affections soit comme des accidents, soit comme des maladies, suivant la cause qui les aura déterminées[2]. Ainsi

---

[1] Sachet, Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail. (D. P., note, t. II, p. 12, 1901).

[2] *Cass. Req.,* 8 juillet 1902. — La loi du 9 avril 1898 n'est applicable que dans le cas où il existe une relation de cause à effet, entre le travail convenu avec le patron et l'accident survenu à l'ouvrier, ou quand cet accident se rattache au travail par un lien étroit. Il appartient aux juges du fond de décider souverainement, d'après les faits et documents de la cause. Par suite, un arrêt repousse à bon droit la demande d'une rente viagère, formée par un ouvrier pour cause de hernie, s'il déclare que le fait que le demandeur a prolongé son travail après avoir ressenti la douleur révélatrice de son infirmité, établit à la fois l'extrême modération de l'effort nécessaire à l'exécution de son travail, et l'insuffisance de cet effort pour déterminer une hernie, en sorte que celle-ci, bien que s'étant révélée pendant le travail, ne peut avoir qu'une cause étrangère. (D. P. 2-12-1901).

Par contre, sera considéré comme accident du travail

défini, l'*accident* survenu par le fait ou à l'occasion du travail, donnera droit au profit de la victime à une indemnité » [1]. (Loi 9 avril avril 1898, art. 1er).

L'avantage de la législation maritime sur ce point est donc nettement établi. Toutefois, la loi du 9 avril 1898 souffre une légère exception à la règle générale. Assez récemment, une loi du 25 octobre 1919 a assimilé à de véritables accidents du travail certaines maladies professionnelles d'un caractère particulièrement dangereux. Le législateur, s'inspirant des résultats acquis dans la science médicale, a déterminé celles qui seraient tenues pour telles. Ce sont, actuellement : le « saturnisme » et l' « hydrargyrisme ».

Ces maladies, qui sont la conséquence d'une intoxication de plomb ou de mercure, se révèlent peu à peu, d'une manière lente, occulte, souvent même après plusieurs années. Obéissant à des sentiments d'humanité, le législateur a marqué de sa bienveillance une catégorie spéciale de travailleurs,

---

et donnera ouverture aux indemnités prévues par la loi du 9 avril 1898, la hernie résultant d'un effort ou choc violent occasionné par le travail. (V. Dalloz, P, 2-12-1901).

[1] V. le critérium auquel il faut se rattacher pour reconnaître si un accident est survenu par le fait ou à l'occasion du travail dans : arrêts de la Cour de Cassation, Ch. civ., 10 juin et 23 juillet 1902 (D. P. 1902, 1, 273 et 582).

exposés par leur dur métier aux pires catastrophes. C'était de la plus élémentaire justice. Mais il ne faut voir là qu'une simple entaille au principe général énoncé plus haut, et dont la loi réglemente sévèrement les détails d'application [2].

Sur le terrain des « indemnités », le mode de calcul est également différent. En droit commun, la base de ce calcul sera le salaire. La quotité variera selon le degré d'incapacité de la victime. Pour une incapacité permanente absolue, l'ouvrier aura droit à une rente égale aux deux tiers

---

[1] Voici, dans ses grandes lignes, le mécanisme de cette réglementation (L. 25 octobre 1919) :

« Un tableau a été annexé à la nouvelle loi, sur lequel figurent, d'une part, les maladies réputées professionnelles, et de l'autre les professions réputées comme en étant la cause (art. 10).

» En outre, une Commission supérieure des maladies professionnelles, rattachée au ministère de la Prévoyance, est destinée à renseigner le Ministre sur toutes les questions médicales qui peuvent l'intéresser (art. 10).

» Comme mesures complémentaires, les médecins devront déclarer à l'autorité publique les cas, observés dans leur clientèle, de maladies présumées d'origine professionnelle, comprises dans une liste officielle établie par décret (art. 12, § 1).

» Vis-à-vis des intéressés, la présomption d'origine des maladies saturnines et hydrargyriques se prolonge, après cessation par le patron de l'emploi du mercure ou du plomb dans ses ateliers, pendant un an. Passé ce délai, le patron n'est plus tenu d'indemniser le malade ». (art. 4, § 2).

de son salaire annuel (art. 3, loi 9 avril 1898). La rente sera égale à la moitié de la réduction que peut subir le salaire de l'ouvrier victime de l'accident, dans le cas d'une incapacité partielle et permanente. Si l'incapacité de travail dure plus de quatre jours, il y aura incapacité temporaire et l'ouvrier bénéficiera d'une indemnité journalière égale à la moitié de son salaire. En matière maritime, il n'y a aucune relation entre l'indemnité et l'incapacité de travail ou le salaire. L'indemnité allouée par la Caisse de Prévoyance est basée sur le rapport qui existe entre les versements et la pension, le tout calculé d'après le grade. Selon que la victime aura une incapacité permanente et absolue, permanente et partielle ou temporaire, elle aura droit soit à une pension du premier degré (1.200 à 3.600 fr.) ; soit à une pension du second degré (1.200 à 2.500) ; soit à une indemnité journalière, d'après un taux calculé sur la pension d'infirmité du premier degré. Ici, le marin est beaucoup plus avantagé que l'ouvrier qui ne peut bénéficier d'une allocation journalière que si l'incapacité de travail dure plus de quatre jours. On pourrait en dire autant de la pension du second degré, d'un taux uniforme, quelle que soit la gravité de l'accident. On aurait pu tenir compte du caractère de l'infirmité dans le calcul de la pension [1].

---

[1] Pour déterminer le taux de la rente, la loi du 9 avril 1898 se base sur le salaire antérieur et sur le salaire éventuel après l'accident, dans le cas d'incapacité per-

En sus de cette première entorse au droit privé général, voici qu'à son tour l'armateur sera tenu d'indemniser le marin qui tombera malade au service du navire. Les charges qui vont peser de ce fait sur l'industrie maritime seront lourdes de conséquences. En principe, le matelot qui tombe malade n'a pas à prouver qu'il était en bon état de santé au départ. Cette présomption lui est toute acquise. Combien en trouve-t-on alors dont la maladie, déclarée pendant le voyage, n'a pas été contractée cependant au service du navire [1]. Combien

---

manente partielle. Le degré de diminution d'incapacité fixera le salaire éventuel de la victime et, par voie de conséquence, la quotité de l'indemnité. « Mais, dans aucun cas, il ne sera refusé une rente sous le prétexte que la diminution de capacité n'est susceptible de faire subir aucune réduction au salaire. Le seul fait qu'une diminution de capacité est constatée donne droit à la rente pour la victime. » (Dijon, 6 fév. 1911, D. P. 2, p. 386).

[1] J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 101. Il est assez difficile de fixer le point de départ d'une maladie et des abus sont à craindre. V., à ce sujet, l'interprétation qui prévaut en jurisprudence :

C. d'Etat, 15 mai 1908, Gens de Mer. Travail peu fatigant. « Apoplexie ». Veuve. Refus. Pension.

C. d'Etat, 15 mai 1908, Gens de Mer. Refroidissement. « Tuberculose » en résultant. Preuve. Décès, Veuve droit à pension. (*Revue Int. du Droit maritime,* XXV, p. 742-743).

Conseil d'Etat, 19 février. Chauffeur. Crise « d'épilepsie ». Veuve. Refus pension. (*Revue Int. du Droit maritime,* XXVI, p. 280).

d'autres, déclarent les armateurs, qui, tarés physiquement, échappent avant le départ au diagnostic du médecin chargé de les examiner. Qu'en résulte-t-il, sinon un grave danger pour leurs camarades et, en outre, une somme de dépenses pour les compagnies qui les emploient, par suite des soins qu'elles sont constamment obligées de leur donner [1]. Or, ces frais de traitement sont parfois assez élevés. Rentrent dans cette définition : les honoraires du médecin traitant, la liste des pansements et des médicaments, quelle que soit leur importance, souvent même l'intervention chirurgicale [2]. D'autres fois, apparaîtront des régimes spéciaux, tels

---

[1] Cette visite médicale n'est guère pratiquée que par les grandes compagnies de navigation, soucieuses de se prémunir contre les charges pouvant résulter éventuellement pour elles de l'application de l'art. 262. Mais les entreprises ordinaires d'armement, soit au commerce, soit à la pêche, ne se préoccupent pas toujours de l'état de santé des marins qu'elles embarquent. L'avant-projet du Code de travail maritime dispose dans son article 8 : que l'inscription du marin sur le rôle d'équipage, d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer d'une durée supérieure à 72 heures, sera désormais subordonnée à une visite médicale, passée aux frais de l'armateur et établissant que « l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle du reste de l'équipage. » (Avant-projet du Code de travail maritime, art. 8). (V. circul. du 15 mars 1922 du Comité des Armateurs, p. 453 et 457).

[2] Marseille, 12 septembre 1905. *Revue Int. du Droit maritime,* XXI, p. 328.

que la suralimentation, quand l'état de la maladie ne nécessitera pas encore quelques massages, de la radiothérapie ou certains appareils de prothèse reconnus indispensables. Enfin, les journées d'hospitalisation et éventuellement les funérailles et la sépulture.

Quelle sera, à présent, la durée du traitement? Nous avons déjà vu que le Code de commerce n'en parlait pas. Est-ce à dire que l'obligation pèsera indéfiniment sur l'employeur? La jurisprudence ne l'admet pas ainsi et décide que les frais de traitement ou de pansement prendront fin avec la guérison [1]. Jusque-là, pas de difficultés. Mais dans l'hypothèse où le malade ne devra jamais guérir, et le cas est assez fréquent en pratique, où s'arrêtera désormais l'obligation de l'armateur? La Cour

---

[1] Normalement, la guérison du malade concorde avec sa sortie de l'hôpital. Si donc un certificat de convalescence est délivré par le médecin au malade sortant, il sera sans effets vis-à-vis de l'armateur, puisque le fait pour le malade de sortir de l'hôpital est une présomption de guérison. L'armateur n'aura plus de frais à acquitter vis-à-vis de lui. Toutefois, si le médecin entend par convalescence « un traitement spécial nécessaire, en raison de la nature de la maladie », tel un traitement dans un sanatorium pour un malade atteint de bronchite, les prétendus frais de convalescence ne sont en réalité que des frais de traitement. (Jugement, C. d'appel de Paris, 7 mai 1923). (Circul. 1er juin 1923 du Comité des Armateurs).

suprême répond: « lorsque la maladie aura été jugée incurable » [1]. Or, le point le plus controversé, c'est justement de savoir à quel moment un médecin peut déclarer une maladie incurable.

« Encore, pour la blessure, affirme le docteur Bos-Redon, la preuve de l'incurabilité est relativement facile à déterminer, mais pour la maladie la preuve sera délicate, difficile, souvent même impossible. D'ailleurs, existe-t-il réellement des maladies incurables? En fait, oui. Dans l'état des connaissances de la science, on considère un certain nombre de maladies comme incurables; mais, en principe, il est impossible de l'affirmer et surtout — et c'est bien là le point capital — « à partir de quel moment commence l'incurabilité? ». Et l'honorable docteur insiste sur les difficultés de toutes sortes auxquelles peut donner lieu la délivrance d'un certificat d'incurabilité. « Celui-ci, dit-il, pour conclure, s'obtiendra très difficilement d'un médecin traitant. D'ailleurs, lorsque le malade est hospitalisé, il touche sans travailler ses salaires et il

---

[1] *Cass., Ch. des Req.* 24 juillet 1894. — L'article 262 n'a pas pour but d'assurer au marin une pension viagère, lorsque tout espoir de guérison est perdu. (*Revue int. du Droit maritime,* x, p. 387).

Cass., Ch. civ., 12 décembre 1906. — L'obligation de traitement du marin tombé malade en cours de route, mise à la charge de l'armateur par l'article 262 du C. de commerce, subsiste tant que la guérison est possible. (*Revue int. du Droit maritime,* xxii, p. 541).

ne cherchera nullement à obtenir ce certificat. Et c'est là l'explication de ces longs séjours dans les hôpitaux par certains malades qui attendent qu'on les mette dehors » [1].

Nous ajouterons que c'est surtout à l'étranger que l'hospitalisation se prolonge et devient coûteuse. L'article 262, modifié par la loi du 12 août 1885, contient à cet égard une disposition heureuse pour l'armement, que celui-ci fera bien de mettre à profit, à la condition que les capitaines de navires fassent les démarches en temps voulu. « Toutefois, lit-on au deuxième alinéa de cet article, le capitaine peut se libérer de tous frais de traitement... en versant entre les mains de l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être révisé tous les trois ans » [2].

[1] Rapport du docteur Bos-Redon, sur le traitement des marins blessés ou malades. (Circulaire 12 février 1921 du Comité des Armateurs).

[2] Ce tarif, d'abord fixé par un décret du 8 septembre 1912 (*Revue int. du Droit maritime*, XXVIII, p. 135) a été modifié par un décret du 25 février 1919 (*J. Officiel* du 26 février 1919) et complété par un décret du 30 décembre 1920 (*Revue Marine Marchande*, 1919, 2, 162).

Note. — L'avant-porjet du Code de travail maritime prévoit le versement forfaitaire, par lequel l'armateur peut se libérer de tous frais « même dans les ports de France », alors que jusqu'ici il n'était envisagé que dans les ports de l'étranger ou de nos possessions d'outre-mer. (Art. 85).

Les dépenses, dès cet instant, seront entièrement défrayées par le budget de la marine et l'armateur n'aura plus à s'en occuper.

§ III. — Le Rapatriement des Marins Français

Le rapatriement des marins français constitue pour l'armement le troisième groupe d'obligations dont nous avons prévu l'étude.

Par définition, le rapatriement consiste à ramener en France le marin engagé au commerce. L'obligation de l'armateur découle des articles 252, 258, 262 et 263 du Code de commerce et de l'article 1er du décret du 4 mars 1852 qui a fait du rapatriement une règle d'ordre public.

L'idée de ce protectionnisme des gens de mer se rattache intimement aux règles fondamentales de l'institution de l'Inscription Maritime. Elle fait corps avec les charges précédemment décrites, imposées à l'armateur par l'article 262 du Code de commerce, et forme avec elles un tout aux parties étroitement enchaînées. L'intérêt de l'Etat est primordial, mais, indirectement aussi, le marin en est l'heureux bénéficiaire.

La loi exclut cependant de la mesure générale le déserteur et le marin débarqués pour des raisons disciplinaires. Ceux-ci n'ont aucun droit au rapatriement [1]. L'Etat a fait du rapatriement une dis-

---

[1] *Revue int. du Droit maritime*, XXIV, p. 317 ; *Revue de la Marine marchande*, 1919, 2, 389.

position d'ordre public et n'admet aucune dérogation à ce principe. En pratique, pourtant, il faut distinguer. A côté du rapatriement proprement dit ou retour en France, la loi prévoit le retour au quartier d'inscription appelé quelquefois d'un autre terme, « la conduite ». Les armateurs, évincés par cette seconde forme du rapatriement, essayèrent le plus possible de s'en affranchir. A cette fin, la plupart des grandes compagnies de navigation prirent l'habitude d'insérer dans leur contrat d'engagement une clause de renonciation ainsi libellée: « L'équipage renonce, dans tous les cas, à la conduite au port d'embarquement ou au quartier d'inscription » [1]. Cette pratique est, évidemment, contraire à l'esprit de la loi, puisque le Code de commerce dit expressément: « Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent, en outre, leur conduite de retour *jusqu'au lieu du départ du navire,* à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au dit lieu de leur départ ». (Art. 252, § 5). Mais elle est admise par l'article 13 du décret du 22 septembre 1891, qui la tient pour régulière. En revanche, l'avant-projet du Code de travail maritime établit la conduite de retour, non plus toute-

---

[1] V. à notre annexe un contrat type usuel des conditions d'engagement du rôle d'équipage en vigueur dans un grand nombre de compagnies de navigation, art. 3.

fois jusqu'à son quartier d'inscription, aujourd'hui sans utilité pratique dans la majorité des cas, mais jusqu'au port d'embarquement, avec son caractère de disposition d'ordre public[1]. Il y a donc pour l'armement une charge nouvelle en perspective.

Le rapatriement, en lui-même, a soulevé bien des critiques et des vœux ont été souvent formulés en vue de sa suppression. Emu par ces plaintes, le Conseil supérieur de la Marine Marchande s'était occupé, dès 1897, d'un projet de loi qui devait exonérer l'industrie maritime de cette obligation. Mais les protestations violentes des inscrits l'avaient rendu caduc avant de naître. L'obligation du rapatriement empêche d'abord les armateurs de se débarasser en tout ou partie de leur équipage dans les ports de relâche. Des avaries survenues au navire imposent ce temps d'arrêt bien souvent au-delà du terme. Or, pendant toute la période d'inaction du navire, les capitaines conservent à bord un personnel inutile et dont l'entretien est très coûteux. Comment en serait-il autrement! Voudraient-ils le congédier? Mais alors à quel prix leur reviendrait le rapatriement? Et puis, le pourraient-ils que devant eux se dresserait l'obstacle de l'acte de navigation. Dans quelle mesure satisferaient-ils aux dispositions rigides de ce décret qui les astreint à composer leurs équipages pres-

---

[1] Article 90 de l'avant-projet du Code du travail maritime.

que en totalité avec des marins nationaux? Au moment de reprendre la mer, les capitaines auraient-ils facilement les éléments voulus, soit le 75 0/0 des marins français, conformément à la loi? Non, assurément. De toutes façons, la charge pour eux est inévitable et ils doivent la subir. Les armateurs se plaignent, en outre, d'être soumis à une obligation qui, affirment-ils, n'incombe pas en général aux armateurs étrangers. Elle existe cependant en Angleterre; mais la loi anglaise n'exige pas comme chez nous le retour au port d'embarquement. De plus, il est aisé de démontrer que cette charge apparaît plus légère à nos voisins d'outre-mer. Grâce, en effet, à l'étendue de leurs poessessions et au nombre imposant de navires qui croisent sur toutes les mers du monde, les capitaines ont toutes facilités pour le congédiement de leur personnel. Leurs équipages sont presque toujours assurés de trouver un emploi sur les navires en partance [1]. En pratique, ce n'est pas l'armateur qui s'occupe du rapatriement de ses marins. L'Etat charge de ce soin certains fonctionnaires préposés à l'Inscription Maritime dans nos colonies ou les Consuls de France à l'étranger. L'administration de la marine ré-

---

[1] Pierre Lemée, L'Inscription Maritime (*Revue Générale de la Marine Marchande*, 4 mai 1905, p. 451); J. Captier, Etude historique et économique sur l'Inscription Maritime, p. 356; Ambroise Colin, La Navigation commerciale au XIX^{e} siècle, p. 340.

clame ensuite à l'armateur intéressé le remboursement des sommes dépensées à cette fin. Or, il arrive assez fréquemment que ces hauts fonctionnaires font payer cher aux armateurs leur qualité d'intermédiaire. « Presque toujours, affirme M. Charles-Roux, les marins sont rapatriés comme passagers à bord des paquebots, c'est-à-dire de la façon la plus onéreuse. Je connais, ajoute-t-il, deux cas de rapatriement de marins devenus fous dans les ports de la côte ouest des Etats-Unis et qu'il fallut ramener en France, accompagnés de deux gardiens. Chacun de ces rapatriements est revenu à l'armateur à une vingtaine de mille francs. » Autre exemple: « Le chalutier *Capella,* ayant fait naufrage à Terre-Neuve, son équipage aurait pu être rapatrié par voilier français. L'agent consulaire de France à Sydney fit rentrer l'équipage par le courrier de New-York, occasionnant au propriétaire du *Capella* une somme de 12.000 francs environ, dont près de 4.000 francs d'entretien en Amérique. D'ailleurs, dit encore M. Charles Roux, on fait couramment figurer dans les dépenses du rapatriement, outre les frais de nourriture, des droits de garde, de fournitures de tabacs, de savons, de rafraîchissements, etc... Certains de ces rapatriements équivalent à une perte sérieuse pour les armateurs et cette épée de Damoclès reste suspendue sur leurs têtes, tant que vogue le navire » [1]. Ces

[1] J.-Ch. Roux, Le Péril de notre Marine marchande, p. 103.

faits, rapportés par l'un des plus grands noms du monde maritime français, donnent bien une physionomie concrète aux doléances dont ils sont l'objet.

La solution des frais de rapatriement a soulevé de sérieuses difficultés d'ordre pratique entre l'Etat et l'armateur.

Pour saisir tout l'intérêt du problème, il importe au premier chef de dégager nettement les obligations légales qui s'imposent à l'armateur vis-à-vis de ses créanciers.

En principe, les obligations qui pèsent sur l'armateur affectent la totalité de son patrimoine et peuvent s'exercer indifféremment aussi bien sur sa fortune de terre que sur sa fortune de mer. L'article 216 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, prévoit bien sa libération par l'abandon du navire et du fret, mais ses dispositions restent sans effets lorsque l'armateur a participé directement au contrat. Le simple fait, par exemple, de signer lui-même le rôle d'équipage, d'avoir agi par mandataire ou encore par l'intermédiaire d'agences maritimes, engage pleinement sa responsabilité sur l'ensemble de son patrimoine de terre et de mer [1].

Par contre, si l'engagement est né du fait du capitaine, en vertu de son pouvoir général de représentation et non s'il agit comme mandataire

---

[1] Aix, 23 mars 1886 (*Revue int. du Droit maritime*, I, 604) ; Marseille, 29 juin 1887 (*Ibid.*, t. III, 316).

spécial, l'armateur pourra se prévaloir de la faculté d'abandon, prévue au paragraphe 2 de l'article 216, et se libérer exclusivement sur sa fortune de mer. Le résultat de ces dispositions est d'empêcher l'armateur de rester son propre capitaine, sinon directement, tout au moins indirectement. Dans tous les cas, la solution de l'article 216 fait peser sur l'armateur « qui contracte personnellement » une responsabilité écrasante et susceptible à certains égards de compromettre le crédit de notre marine.

La question s'est posée pour les frais de rapatriement. Devait-on, en cas de naufrage et de perte totale du navire, alors que l'armateur est sans ressources et cruellement éprouvé, faire porter indistinctement le paiement de ces frais sur l'ensemble de son patrimoine? Le législateur ne l'a pas entendu ainsi et s'est inspiré dans ses décisions de l'intérêt du crédit maritime français. Il est intervenu avec la loi du 12 août 1885 en ajoutant à l'article 258 du Code de commerce un dernier paragraphe ainsi conçu: « Dans tous les cas, c'est-à-dire au cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité (art. 258, § 1er), le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées, sans préjudice du droit de préférence qui appartient à l'équipage pour le paiement de ses loyers (art. 258, § 6).

Le législateur a donc défini en termes précis et

formels les charges qui incombent à l'armement vis-à-vis de ses marins rapatriés. D'une part, l'armateur doit le rapatriement, mais il ne doit pas autre chose; de l'autre, son obligation est strictement limitée à sa fortune de mer.

Ces prémices posées, examinons la situation respective des parties en cause. En pratique — il convient de le rappeler — c'est l'administration de la marine représentant l'Etat, et non l'armateur, qui assure le rapatriement des marins français. Elle se retourne ensuite contre ce dernier, à qui elle réclame le montant de ses débours. Or, dans le cas de naufrage ou de perte totale du navire, et contrairement aux dispositions de l'article 258, *in fine,* l'Etat, créancier de l'armateur lui impose des charges supplémentaires, qui ont donné naissance à trois principaux conflits. En raison de leur importance, nous allons leur consacrer quelques développements. A un premier point de vue, l'Etat est-il fondé à réclamer à l'armateur le paiement des effets d'équipage, dont il aura fait lui-même l'avance au marin rapatrié?

L'armement répond par la négative, car, dit-il, aucun texte de loi ne sanctionne cette obligation à son égard. L'article 258 du Code de commerce limite sa responsabilité au rapatriement proprement dit, qui consiste à ramener à son quartier d'inscription le marin à son service. En aucun cas, ce texte ne vise les objets personnels de l'intéressé. Or, les effets d'habillement font partie du linge de

corps du marin et prennent place dans un sac que l'on appelle « le sac du marin », dont il est lui-même responsable. L'armement n'a pas à s'en occuper. Donc, au point de vue contractuel et conformément à l'article 258 du Code de commerce, l'obligation de l'armateur s'arrête au rapatriement. Comment l'Etat, mandataire de l'armateur, pourrait-il se prévaloir d'un droit différent? Libre à lui de fournir des vêtements au marin; mais il doit, dans ce cas, supporter le surplus des charges qu'il s'est volontairement imposé.

L'Etat défend son point de vue en s'appuyant sur un décret du 22 septembre 1891, lequel prescrit aux administrateurs de la marine dans nos colonies ou à nos agents consulaires à l'étranger de fournir aux hommes de l'équipage les vêtements nécessaires, propres à assurer leur retour au port d'embarquement. Dans ces conditions, il est fondé à exiger de l'armateur le remboursement des sommes dépensées à cette fin.

L'armement repousse cette argumentation qui, dit-il, manque de bases juridiques réelles. L'Etat, pour fonder son droit, en appelle à un décret ministériel. Or, quelle est la valeur de ce décret? Peut-être, a-t-il une signification vis-à-vis de l'administration maritime, qu'il atteint personnellement. En tous cas, il serait bien difficile d'admettre qu'il ait une valeur vis-à-vis de l'armement, car un décret ne saurait contredire une loi. L'Etat, agissant au nom de l'armateur, ne peut arguer d'un droit diffé-

rent, ni lui imposer un sacrifice que la loi ne lui reconnaît pas. L'armateur doit le rapatriement, mais pas davantage. L'Etat, en se substituant à lui, ne peut invoquer des charges plus étendues, sauf à les acquitter de ses propres deniers.

Le conflit a été définitivement solutionné par un arrêt de la Cour de cassation, en date du 7 mai 1919 [1]. La Cour suprême confirme les droits de l'Etat, en partant de cette idée que les droits de l'Etat et ceux de l'armateur sont de nature essentiellement différente. L'Etat, lorsqu'il assure le rapatriement des marins français, n'agit pas en vue de l'intérêt privé des marins et d'après les règles du droit contractuel. Il agit en vertu d'un droit qui lui est propre et conformément aux principes de la législation spéciale à l'Inscription Maritime [2].

L'obligation de l'Etat dérive de la protection qu'il accorde aux gens de mer et du contrôle qu'il exerce sur leurs voyages dans l'intérêt du recrutement de sa marine de guerre. Peu importe, par conséquent, que l'article 258 du Code de commerce ne mette pas ces frais à la charge de l'armateur, ce texte visant exclusivement des rapports d'intérêts

[1] Cass., Ch. civ. (*Rev. int. du Droit maritime*, XXXI, p. 340).

[2] Voir également, au sujet du droit propre de l'Etat pour frais de traitement et de sépulture, mis à la charge de l'armateur par l'art. 262 du C. de commerce. (Cass., Ch. civ., 31 déc. 1879. D. P. 1880, I, 133; *Ibid.*, 16 mars 1914. D. P. 1916, I, 144).

privés entre les marins et leurs employeurs, sans liens aucuns avec les droits propres de l'Etat.

En conséquence, l'armateur sera tenu de rembourser à l'Etat le montant des frais d'habillement, dont l'administration de la marine aura pu faire l'avance en faveur de ses marins rapatriés.

Etant donné l'importance de cet arrêt, nous croyons utile d'en reproduire fidèlement les termes :

Vu les articles 5 et 16 du décret du 22 septembre 1891 ;

« Attendu que, d'après ces dispositions constituant l'application des principes de la législation spéciale à l'Inscription Maritime, les armateurs, astreints envers l'Etat à l'obligation de ramener à leur quartier d'inscription les marins qu'ils lui empruntent pour le service de leurs navires, sont tenus, en conséquence, au cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, de rembourser à l'administration de la marine qui les a avancés, non seulement les frais de rapatriement, mais encore ceux de subsistance et d'entretien des équipages à rapatrier ; qu'il résulte de l'article 5 précité que ces frais comprennent notamment la fourniture, dans des conditions aussi économiques que possible, des vêtements strictement nécessaires pour permettre aux hommes d'effectuer leur retour au port d'embarquement ; qu'en effet, ce texte réserve au Ministre de la Marine le droit de poursuivre auprès de qui de droit le remboursement des effets fournis par l'administration maritime

coloniale ou consulaire, si la dépense n'est pas acquittée par le capitaine du navire ou par les représentants de l'armateur, d'où il suit que c'est par ce dernier qu'elle doit être définitivement supportée;

Attendu qu'il importe peu que l'article 258, § 6 du Code de commerce, ne mette à la charge de l'armement que le rapatriement des gens de l'équipage, ce texte visant exclusivement les relations des gens de mer avec les armateurs, telles qu'elles résultent de leur contrat d'engagement et l'administration quand elle poursuit les frais de retour par elle avancés n'exerçant pas une action qui compterait au marin lui-même et comme étant subrogée dans ses droits, mais agissant en vertu d'un droit qui lui est propre et dont elle use non pas dans l'intérêt privé des marins, mais dans l'intérêt de l'Etat et de l'ordre public;

Attendu, en fait, que le navire *Léon-XIII*, appartenant à la Société des Armateurs Nantais, s'est perdu totalement le 9 octobre 1907 sur la côte d'Irlande et l'équipage ayant été rapatrié par les soins du Consul de France, le jugement attaqué a refusé de comprendre dans la somme à rembourser par les armateurs à l'administration de la marine, représentant l'Etat, le prix des effets d'équipages indispensables fournis aux marins et réclamés par cette administration; qu'en statuant ainsi il a violé les textes susvisés;

Par ces motifs... casse et annule... »

La thèse de l'armement est donc définitivement condamnée. Mais encore que cet arrêt soit assez critiquable [1], on peut en conclure aussi qu'il favorise indirectement l'abus. A l'avenir, le marin désordonné ou insouciant pourra perdre impunément son sac; il sera toujours certain de le retrouver, puisque la Cour suprême lui en facilite la restitution.

Dans un second conflit, l'Etat n'a-t-il pas émis la prétention, assez inattendue, de se faire rembourser les frais d'assistance et de rapatriement de ses marins, sur l'indemnité d'assurance due à l'armateur, en remplacement de son navire perdu?

Ici encore, l'armement a répondu négativement à l'invitation de l'Etat: « Puisque, affirment les armateurs, l'article 258 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, restreint cette obligation vis-à-vis de nos marins à notre fortune de mer, c'est-à-dire à la valeur du navire ou de ses

---

[1] M. Ripert critique sévèrement cet arrêt dans la *Revue int. du Droit maritime*, t. XXXI, p. 342 et suiv. L'éminent professeur prétend que les droits de l'Etat et ceux de l'armateur peuvent être d'une nature différente, mais cela ne signifie pas que les droits de l'Etat soient plus étendus. Il ne suffit pas, dit M. Ripert, d'écarter un texte pour créer un droit. D'un autre côté, le droit propre de l'Etat n'est peut-être pas très facile à justifier car, non seulement les inscrits, mais les non inscrits bénéficient du rapatriement. Enfin, le même auteur critique également l'expression auprès de « qui de droit », d'allure très vague et qui peut laisser planer un doute sur la responsabilité propre de l'armateur.

débris et du montant du fret des marchandises sauvées, n'est-ce pas également une limitation des droits de l'Etat à une action réelle sur ces mêmes objets? »

Pour justifier son droit, l'administration de la marine prétend que l'indemnité d'assurance prend dans le patrimoine de l'armateur la place de l'objet assuré. En d'autres termes, l'indemnité d'assurance serait la représentation pécuniaire du navire. Or, rien n'est moins certain, et la majorité des auteurs incline à penser que l'indemnité d'assurance fait partie intégrale de la fortune de terre de l'armateur.

Interrogé sur cette grave question, Me Autran répond, dans la *Revue Internationale du Droit maritime,* que l'indemnité d'assurance n'est nullement la représentation pécuniaire du navire. Elle est tout simplement la contre-valeur des primes que le propriétaire était libre de payer ou non, sans se préoccuper des intérêts des créanciers éventuels [1].

De son côté, M. Ripert affirme: « que malgré les apparences l'indemnité d'assurance ne représente pas du tout le navire et ne correspond nulle-

---

[1] Cf. Autran: En cas de perte du navire, l'administration de la marine est-elle en droit de se faire rembourser les frais de rapatriement du marin, sur l'indemnité d'assurance due au propriétaire? (*Revue int. du Droit maritime,* XX, p. 468).

ment à l'importance de l'avarie ou de la perte. L'indemnité représente les primes versées et l'aléa de la durée de ce versement. L'avarie du navire est l'occasion de la créance d'indemnité contre l'assureur, mais elle n'en est pas la source. C'est simplement la condition prévue dans un contrat entre l'assureur et l'assuré, contrat qui, par rapport aux tiers, est *res inter alios acta* » [1]. La même idée est soutenue par M. Danjon: « Bien qu'au point de vue pratique, écrit cet auteur, les indemnités remplacent les objets assurés, au point de vue strictement juridique, elles ne les représentent pas, mais sont l'équivalent des primes payées par les assurés. Aussi a-t-il été positivement déclaré dans les travaux préparatoires de la loi de 1841, que les indemnités d'assurance ne devraient pas être comprises dans l'abandon du navire et du fret » [2]. Toutefois, certains auteurs, notamment M. Bonnecase, partent d'un point de vue opposé. D'après M. Bonnecase, l'indemnité d'assurance ne saurait être exclue du patrimoine de mer, étant donné « que la nature et la fonction même de l'assurance commandent l'entrée de cette indemnité dans la fortune de mer » [3]. Quoi qu'il en soit, la majorité des auteurs et des spécialistes du droit mari-

---

[1] G. Ripert, Traité de Droit maritime, t. II, p. 235, 1922.

[2] Danjon, Manuel de Droit maritime, p. 181, 1922.

[3] J. Bonnecase, Traité de Droit commercial maritime, t. II (V. développement de cette idée nos 479 à 491).

time dénie ce caractère à l'indemnité d'assurance, alors qu'elle l'admet pour d'autres indemnités, « telles les indemnités pour avaries », par exemple [4]. Et ceci pour la raison bien simple, que l'indemnité d'assurance ne provient pas, comme nous venons de le voir, d'un préjudice souffert, mais uniquement des primes versées, et que, ne représentant pas l'objet assuré, c'est-à-dire le navire, mais simplement un acte résultant d'un contrat entre l'assuré et l'assureur, elle ne peut prendre, dans le patrimoine de l'armateur, la place du navire lui-même. Il n'y a pas de subrogation réelle de l'indemnité d'assurance à la chose assurée, et dans ces conditions l'Etat ne peut se prévaloir des dispositions de l'article 258 du Code de commerce (loi du 12 août 1885). Mais l'administration maritime ne s'en tient pas là. Pour renforcer son droit et lui donner des assises durables, elle invoque en sa faveur une loi, postérieure de quatre années seulement à la loi du 12 août 1885, et relative « à la restriction du privilège du bailleur d'un fonds rural et à l'attribution des indemnités dues par suite d'assurances » — c'est la loi du 19 février 1889. Aux termes de son article 2, cette loi décide « que les indemnités dues par suite d'assurances

---

[4] Rouen, 26 juin 1907. (*Revue int. du Droit maritime*, t. XXIII, p. 203). Sur les créances de remplacement. Cf. Ripert, *op.cit.*, t. II, p. 232; Bonnecase, *op. cit.*, t .II, p. 491; Danjon, *op. cit.*, p. 180.

contre l'incendie, contre la grêle, contre la mortalité des bestiaux « ou les autres risques » sont attribuées sans qu'il y ait besoin de délégation expresse aux créanciers privilégiés ou hypothécaires, suivant leur rang. Néanmoins, les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables ».

Cette loi est-elle applicable en matière maritime?

La doctrine et la jurisprudence paraissent d'accord en cela. Elles admettent que la loi du 19 février 1889 a une portée générale suffisante pour englober dans sa sphère d'action les assurances maritimes. Et cependant, ne pourrait-on pas soutenir que rien, dans le titre même de la loi, ne permet de supposer que le législateur ait eu cette pensée? « Le droit maritime, dit-on, est un droit spécial qui n'est point touché par une disposition générale. Il serait singulier qu'une proposition sur le privilège du bailleur arrivât à bouleverser les règles de l'hypothèque et de l'assurance maritime, sans que le législateur ait envisagé la question »[1]. C'est encore l'avis de Me Autran. A ses yeux, la loi de 1889 n'est pas autre chose qu'un démembrement d'un code rural en préparation depuis des années

---

[1] Guillouard, Traité des Privilèges et Hypothèques, I, nº 165.

Contra: Lyon-Caen. — Cet auteur estime qu'on ne peut tirer argument d'un titre de loi, car, contrairement à ce qui se passe dans beaucoup de pays étrangers, en France, les titres de lois ne sont pas votés. (*Revue critique de Législation et de Jurisprudence*, t. XXXVII, 1908, p. 325).

et qui n'a pu, en aucune façon, modifier la loi du 12 août 1885 en matière d'abandon. « Comment supposer, déclare-t-il, que les auteurs de cette loi (loi 1889), ayant un but purement immobilier, aient songé à en étendre les effets à des meubles comme les navires, soumis à une législation spéciale » [1].

Cette idée est aujourd'hui définitivement abandonnée et tout le monde s'accorde à reconnaître que la loi de 1889 s'applique aussi bien à l'hypothèque maritime que ce qu'elle intéresse le régime hypothécaire du droit commun.

Mais il est à remarquer que s'il y a parmi les auteurs identité de vues et de raisons sur le principe, par contre, il se manifeste des divergences d'opinion très nettes sur la question de savoir si les créanciers abandonnataires ont sur l'indemnité d'assurance le même droit que les créanciers terrestres privilégiés ou hypothécaires.

La question a été unanimement solutionnée vis-à-vis de certaines indemnités, telles que les indemnités pour « avaries », par exemple, dont nous avons fait mention précédemment. Ce sont de véritables créances de remplacement, en ce sens qu'elles sont destinées à couvrir telle portion du navire, affectée par un dommage. A leur égard, il s'opère donc une subrogation réelle puisqu'elles se substituent en valeur au préjudice subi. De même a-t-on admis comme créance de remplacement le prix de

---

[1] Autran, *Revue int. du Droit maritime*, xx, 468.

vente du navire, à la condition de reconnaître que la vente d'un navire n'exclut pas la faculté d'abandon [1].

Ces créances de remplacement font ainsi partie de la fortune de mer de l'armateur et il s'ensuit que les créanciers maritimes abandonnataires ont sur elles un droit égal à celui de tous autres créanciers terrestres.

La même solution n'a pas été reconnue par tous les auteurs pour l'indemnité d'assurance. Si l'on admet, avec certains d'entre eux, que l'indemnité d'assurance est la représentation pécuniaire du navire, dans ce cas, elle tombe dans la fortune de mer de l'armateur et le droit des abandonnataires est entièrement confirmé [2].

Si nous considérons en sens inverse l'indemnité d'assurance comme la contre-partie des primes sorties de la fortune de terre de l'armateur, dans ce cas elle ne fait plus partie des valeurs que le propriétaire du navire doit livrer aux créanciers abandonnataires. Elle fait corps avec le patrimoine de terre de l'armateur et les créanciers maritimes n'ont aucun droit à s'en prévaloir. Dans ces conditions, l'indemnité de sinistre reste le gage commun des créanciers terrestres qui ont une hypothèque ou un privilège sur un immeuble. Sans

---

[1] G. Ripert, Droit Maritime, t. II, nos 1289 et 1302.

[2] Sous réserve de s'entendre sur le sens que l'on doit donner au mot « privilège ».

doute, le Code de commerce mentionne dans son article 191 un certain nombre de créances privilégiées ; mais les privilèges sont de droit étroit et l'on ne saurait, en cette matière, procéder par voie d'extension ou d'analogie. Le terme de privilège dans le sens des abandonnataires, explique simplement un état de degrés établis entre eux, et qui leur donne, les uns par rapport aux autres, un ordre de préférence pour faire valoir leurs droits ; mais l'exercice de ce privilège se développe exclusivement dans le patrimoine de mer de l'armateur ; il n'affecte en rien son patrimoine de terre. Or, puisque dans cette hypothèse l'indemnité d'assurance prend place dans la fortune de terre de l'armateur, nous n'avons même pas à nous demander si les privilèges des créanciers abandonnataires sont couverts par la loi de 1889, bien que cette loi ne s'applique qu'aux hypothèques privilégiées sur un immeuble. Nous conclurons simplement que le droit des créanciers abandonnataires sur l'indemnité d'assurance est inexistant par le seul fait que leur créance est limitée à la fortune de mer de l'armateur et que, seuls, peuvent s'autoriser des dispositions de la loi nouvelle les créanciers qui ont un recours sur sa fortune de terre.

En faveur de la première opinion, nous rencontrons d'abord M. Bonnecase : « La loi du 19 février 1889, déclare cet auteur, nous paraît avoir une portée générale et consacrer, sur la base de la notion de subrogation réelle, la substitution de

l'indemnité d'assurance à la chose assurée. D'autre part, poursuit-il, nous savons que le créancier chirographaire, surtout en droit maritime, est incontestablement un ayant-cause particulier. Il a un droit sur le navire. On ne voit donc pas pourquoi il ne bénéficierait pas de la notion de subrogation réelle, consacrée par la loi du 19 février 1889 »[1]. M. Lyon-Caen formule à son tour la même opinion. A son avis, depuis le vote de la loi du 19 février 1889, l'indemnité d'assurance doit être considérée comme la représentation de la valeur du navire[2]. MM. Ripert et Danjon ne partagent nullement cette manière de voir. Pour ces auteurs, la loi du 19 février 1889 n'a apporté aucun changement au droit commun de l'article 216 du Code de commerce, en matière d'abandon.

« Bien qu'il soit admis aujourd'hui par la doctrine et la jurisprudence, affirme M. Ripert, que la loi de 1889 s'applique aux assurances maritimes, nous ne sommes pas forcés d'en conclure que les créanciers abandonnataires auront un droit sur l'indemnité d'assurance.

Il faut, en effet, remarquer tout d'abord que si l'on considère les créanciers abandonnataires

---

[1] J. Bonnecase, Droit commercial maritime, II, nos 479 et 480.

[2] Lyon-Caen, Revue critique de Législation, t. XXXVII, p. 525, 1908, *note*).

comme privilégiés en cette seule qualité, il s'agirait d'un privilège général portant sur une fraction de patrimoine. Or, la loi de 1889 n'est applicable qu'aux créanciers hypothécaires ou aux créanciers ayant un privilège spécial sur un immeuble, c'est-à-dire en somme une hypothèque privilégiée. Les créanciers pour dommages ne sont pas privilégiés dans la législation française et l'abandon est surtout pratiqué envers ces créanciers. Il peut, il est vrai, y avoir des créanciers munis d'un privilège sur le navire, mais ce privilège n'est pas destiné à leur permettre d'atteindre la fortune de terre. Il doit simplement régler les droits des abandonnataires entre eux... » [1].

M. Danjon est du même avis. Cet auteur estime que la loi du 19 février 1889 n'a rien changé à la législation maritime antérieure, en subrogeant les indemnités d'assurance aux choses assurées au profit des créanciers privilégiés ou hypothécaires, « parce que les créanciers abandonnataires ne sont pas comme tels privilégiés ou hypothécaires » [2].

Le thème de la discussion est assez délicat. Mais, encore qu'il soit relativement mal aisé de prendre parti, nous n'hésitons pas cependant à nous ranger à l'opinion de ces deux derniers auteurs. Le système de MM. Ripert et Danjon nous apparaît comme étant le plus solide et le plus juridique. La loi de

---

[1] G. Ripert, Droit Maritime, t. II, n° 1301, 1922.

[2] Danjon, Manuel de Droit Maritime, n° 258, 1922.

1889 n'a pas eu pour effet de donner aux créanciers abandonnataires un « titre » que le Code de commerce leur refuse. L'article 216 permet à l'armateur de se libérer sur sa fortune de mer lorsqu'il n'est pas personnellement engagé au contrat. La loi nouvelle n'a pas détruit ni bouleversé les dispositions de l'article 216. Elle se contente de régler le concours des créanciers ayant un privilège ou une hypothèque sur un immeuble. Or, l'indemnité d'assurance échappe au patrimoine de mer de l'armateur. Seuls, par conséquent, auront un recours sur cette indemnité, les créanciers ayant un droit sur la fortune de terre de l'armateur. La loi de 1889 règle alors le concours de ces créanciers terrestres, privilégiés ou hypothécaires, et ils sont payés sur cette indemnité, suivant leur rang.

De même que cette loi n'a apporté aucun changement au droit commun de l'article 216, fixant les droits des abandonnataires, de même la loi du 19 février 1889 n'atteint pas les dispositions de l'article 258 du Code de commerce dans le cas spécial du rapatriement (loi 12 août 1885, art. 258, § 6). Puisque, ici, la faculté d'abandon plane souverainement sur la tête des abandonnataires et que, dans tous les cas, que l'armateur soit tenu ou non personnellement, ses obligations s'arrêtent à sa fortune de mer, comment l'Etat, créancier abandonnataire, aurait-il un droit sur l'indemnité d'assurance qui fait corps avec la fortune de terre de l'armateur?

Et, poussant plus loin l'objection, n'est-on pas en droit de se demander dans quel texte l'Etat puise sa créance privilégiée?

Nous savons bien qu'aux termes des articles 191, § 6 et 271 du Code de commerce, les gages et loyers du matelot sont privilégiés, mais il n'est question nulle part des frais de rapatriement. Pour s'en convaincre, il faut, de toute nécessité, torturer les textes, et leur donner, par voie d'extension, un sens qui est en tous points contraire à la volonté du législateur. Nous conclurons par conséquent sur ce point, en décidant que la loi du 19 février 1889 n'a apporté aucun élément nouveau, susceptible de renforcer le droit de l'Etat sur l'indemnité d'assurance, et que, avant comme après le vote de cette loi, les droits des abandonnataires, au point de vue de l'article 216 du Code de commerce, et plus spécialement en ce qui nous concerne, les droits de l'Etat créancier abandonnataire au point de vue de l'article 258 de ce même Code, n'ont été nullement modifiés. L'administration de la marine ne peut donc pas tirer argument de la loi nouvelle pour fonder son droit, puisque celui-ci est limité à la fortune de mer de l'armateur et que la loi du 19 février 1889 n'intéresse que les créanciers ayant un droit sur sa fortune de terre.

Il est intéressant, maintenant, de connaître les décisions de la jurisprudence et de voir dans quel sens elle a tranché le conflit. Sur la question, les tribunaux sont divisés.

Un jugement du Tribunal de la Seine, confirmé par la Cour d'appel de Paris, le 17 avril 1907, déclare expressément: « 1° Que dans les assurances maritimes comme dans toutes les autres assurances de choses, l'indemnité d'assurance est subrogée, à l'égard des créanciers privilégiés ou hypothécaires, à la chose assurée; 2° que l'article 258 du Code de commerce — dont il y avait à faire application dans l'espèce — ne met pas obstacle à cette subrogation » [1]. Un arrêt de la Cour d'appel de Rennes confirme également les prétentions de l'Etat en décidant « que les frais de rapatriement sont privilégiés comme les loyers eux-mêmes, et que, par application de l'article 2 de la loi du 19 février 1889, l'administration de la Marine est fondée, pour se garantir des frais d'entretien et de rapatriement d'un équipage, à faire opposition au paiement de l'indemnité due par l'assureur sur corps au propriétaire du navire naufragé » [2]. Voici, à présent,

---

[1] Tribunal de la Seine, 4 juillet 1906. (*Revue int. du Droit maritime*, XXII, p. 152), confirmé par la Cour d'appel de Paris, le 17 avril 1907. (Ce recueil, XXIII, p. 179).

[2] *C. d'appel de Rennes*, 31 juillet 1911. — Dans ses motifs, l'arrêt considère notamment que les termes de la loi de 1889 sont généraux et visent tous les risques..; que cette interprétation n'est pas contredite par l'article 258 du Code de commerce (loi 12 août 1885) ni par l'art. 17 du décret du 22 septembre 1891... et que l'article 258 ne doit pas être considéré isolément... que l'indemnité

en sens contraire, un jugement du Tribunal civil de Nantes, du 25 juillet 1910 : « En cas de naufrage, y est-il dit, les frais d'entretien et de rapatriement des gens de l'équipage ne sont à la charge de l'armateur que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées, la partie des frais non couverte par ces produits restant à la charge de l'Etat. Et l'administration de la marine ne saurait, en cas d'insuffisance de ces produits pour la rembourser de ses avances, prétendre qu'il y a lieu de faire application de l'article 2 de la loi du 19 février 1889, attribuant aux créanciers privilégiés les indemnités dues par suite d'assurance. Elle n'est pas fondée, en conséquence, à former opposition, aux mains de l'assureur de l'armateur, sur l'indemnité de sinistre due par lui » [1]. Nous pourrions encore mentionner un arrêt de la Cour d'appel d'Aix, du 24 février 1909, qui, s'inspirant des mêmes principes, a refusé à l'Etat tout recours sur

---

d'assurance obtenue au moyen des primes prélevées pour le dernier voyage sur la fortune de mer (art. 191 du C. com.), représente la valeur du navire sinistré auquel elle est substituée, qu'elle rentre donc aussi bien par sa nature que par l'effet de la loi dans le patrimoine de mer de l'armateur... Cf. *Revue int. du Droit maritime*, XXVIII, p. 24.

[1] Tribunal civil de Nantes, 25 juillet 1910. (*Revue int. du Droit maritime*, XXVI, p. 469).

l'indemnité d'assurance [1]. En jurisprudence, la question est donc aussi sérieusement controversée que ce qu'elle l'est dans la doctrine elle-même.

Mais la Cour suprême, appelée à se prononcer, a confirmé purement et simplement la thèse soutenue par l'Etat dans un arrêt de principe du 12 juillet 1910. L'arrêt décide: 1° que l'indemnité d'assurance, au point de vue de l'article 258 du Code de commerce, prend dans le patrimoine de l'armateur la place du navire lui-même; 2° que l'article 2 de la loi du 19 février 1889 qui attribue aux créanciers privilégiés les indemnités dues par suite d'assurance est applicable en matière maritime [2]. D'où il résulte que l'armateur, qui touchera une indemnité d'assurance en remplacement de son navire perdu, devra transférer sa créance entre les mains de l'Etat qui exercera dès ce moment un véritable droit de subrogation. A d'autres point de vue, cet arrêt pèsera non moins lourdement sur les armateurs qui, se trouvant en face de nombreux créanciers privilégiés, seront exposés à voir diminuer de la façon la plus fâ-

---

[1] C. d'appel d'Aix, 24 février 1909. (*Revue int. du Droit maritime,* XXV, p. 335) confirmant un jugement du Tribunal de Marseille, du 5 mars 1908. (Ce recueil, XXIII, p. 669).

[2] Cass., Ch. civ., arrêt du 12 juillet 1910. V. les motifs de l'arrêt et le texte complet dans la *Revue int. du Droit maritime,* t. XXVI, p. 147 et dans Bonnecase, *op. cit.,* t. II, n° 479, *in fine.*

cheuse, la faculté de profiter de l'article 216 du Code de commerce. C'est, en d'autres termes, le principe de la séparation des patrimoines de terre et de mer qui est en jeu et gravement compromis [1]. D'ailleurs, en substituant l'indemnité d'assurance au navire, l'on augmente les charges et les responsabilités de l'armement et l'on risque fort de le décourager de l'assurance.

D'un autre côté, les conséquences pratiques de cet arrêt tournent vers l'arbitraire. L'administration de la marine pose, en principe, que le refus par l'armateur de désigner son assureur engage sa responsabilité vis-à-vis de l'Etat, au point d'être tenu, de ce fait, sur toute sa fortune de terre, des dettes privilégiées qui lui sont réclamées. On peut se demander sur quelle décision de justice est basée une semblable appréciation [2]. Re-

---

[1] Cf. *Revue int. du Droit maritime,* XXVI, p. 147; D. 1910, I, 513, note de M. G. Le Poittevin; G. Ripert, Dr. maritime, t. II, p. 237, note 2; Circulaire n° 664 du Comité Central des Armateurs de France.

[2] Voir les « circulaires ministérielles du 20 mai et du 7 août 1911 », dans les circulaires du Comité Central des Armateurs du 4 juillet 1911 et du 15 septembre 1911 et les protestations des armateurs.

Note. — Un certain nombre de législations étrangères excluent l'indemnité d'assurance de la fortune de mer, notamment la *Belgique,* les *Bays-Bas,* la *République Argentine,* le *Chili.* Dans d'autres pays, où la loi ne résout pas la difficulté, la jurisprudence s'est fixée dans le même sens. C'est le cas de l'*Italie,* des *Etats-Unis* et du *Dane-*

marquons, en dernier lieu, que cette jurisprudence peut conduire dans la pratique à une singulière anomalie. Personne n'empêchera un armateur de rester son propre assureur et de constituer dans ce but une réserve spéciale. Il suffira qu'il soit assez fortuné pour cela. En sens inverse, il est possible qu'un armateur soit assez négligent pour laisser un ou plusieurs navires en dehors de l'assurance — à moins qu'il ne le fasse à dessein et veuille tenter la chance. — En tous cas en présence de ces armateurs, l'administration de la marine sera désarmée. Contre qui pourra-t-elle exercer son recours, puisqu'elle ne trouvera plus devant elle des compagnies d'assurances, mais seulement des armateurs isolés? Il n'y aura pas ici d'indemnités, pour la bonne raison qu'il n'y aura pas d'assurés. Seuls, par conséquent, supporteront le poids de cette responsabilité ceux qui sacrifieront leurs deniers à l'entretien de primes onéreuses, ou qui, par trop modestes pour agir personnellement, le feront conjointement avec d'autres armateurs [1]. Il y a là un point qui froisse l'équité [2].

---

mark. (Ripert, Traité de Droit maritime, t. II, n° 1301, notes 6 et 7).

La Convention de Bruxelles de 1922, sur la limitation à responsabilité du propriétaire du navire le décide formellement dans son article 5.

[1] Cf. Circulaire du Comité des Armateurs, n° 731.

[2] Certaines compagnies françaises restent aujourd'hui leur propre assureur. Elles constituent un fonds de ré-

Nous en aurons terminé avec la loi du rapatriement et des principaux heurts qu'elle occasionne, quand nous aurons parlé des « reprises sur primes à la navigation » qui constituent le troisième confiit dont nous avons prévu l'examen. Les primes à la navigation qui, normalement, sont un encouragement vis-à-vis de notre marine marchande, doivent, d'après cette doctrine, être comprises dans le fret. Cela signifie que dans le cas d'une perte totale du navire ou de la cargaison, le rapatriement des marins qui, aux termes de l'article 258 du Code de commerce précité, est à la charge de l'armement « jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées », devra être supporté par l'armement « dans la limite des primes encaissées par lui au titre du dernier voyage ». Dans la pensée de l'Etat, le régime des primes est donc interprété comme un supplément du fret [1]. Cette thèse a été vivement combattue par certains spécialistes de nos

---

serve dans lequel elles puisent pour remplacer les unités disparues. On peut citer, dans ce nombre, la *Compagnie des Messageries Maritimes,* qui ne fait pas intégralement assurer tous ses bâtiments. Le fonds de réserve est alimenté par des versements annuels. (Ripert, Dr. Maritime, t. III, n° 2354, 1923).

[1] Dépêche ministérielle du 20 mai 1911: Reprises d'avances sur les primes acquises par les navires *Aristide, Henri, Handandine.* (Circul. du Comité des Armateurs, n° 723).

questions maritimes, au nombre desquels on peut ranger Me Autran. A son avis, la prime ne saurait être admise comme un supplément du fret. Telle n'a sûrement pas été l'intention des législateurs qui l'ont successivement établie sous ses formes les plus diverses. Il suffit, pour cela, de rappeler les termes de « la loi du 29 janvier 1881 », loi qui a eu pour but de remédier aux vicissitudes de notre marine marchande et de la mettre à même de lutter contre la concurrence étrangère en favorisant par une double prime le renouvellement de son matériel naval et le développement de ses entreprises commerciales [1]. La prime, par conséquent, doit être considérée comme une mesure de protection de la marine française. Elle n'est pas et ne peut pas être un accessoire du fret. Adopter une autre solution, affirme cet auteur, nous semblerait contraire à l'équité, contraire aux principes admis en matière de délaissement et de partage du fret, contraire, enfin, au texte de l'article 258 et à l'esprit des lois de 1906 et de 1911 sur le régime des primes. M. Verneaux n'admet pas davantage que les primes puissent être comprises dans la fortune de mer de l'armateur. « Une considération générale, dit-il, doit dominer le débat. Il est inadmissible que les sacrifices tous spéciaux faits par la France pour ses industries maritimes, profitent d'une manière quelconque aux créances cosmopolites nées des

[1] Cf. arrêt de la Cour de Rennes, Autran, I, p. 227.

hasards de la lutte commerciale internationale » [1]. Aujourd'hui, la question a perdu de son importance. Le régime des primes est venu lui-même à expiration pendant la guerre. L'article 14 de la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande avait fixé la durée d'application de cette loi à douze ans [2]. Elle est donc arrivée à terme le 21 avril 1918.

Il existe encore des compensations d'armement pour des navires construits en France, ou francisés pendant la durée d'application de la loi et seulement jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de douze ans révolus. Le délai sera bientôt couvert par les navires retardataires et, de même que les primes à la construction, les compensations d'armement auront vécu. C'était, au fond, le vœu de l'Armement français [3].

---

[1] V. circulaire du Comité Central des Armateurs de France, n° 723.

Consultation de Me F. C. Autran : Les encouragements à la marine marchande et aux pêches doivent-ils être considérés comme un supplément du fret et, comme tels, compris dans l'abandon libératoire prévu par l'article 216 du Code de commerce ?

Extrait d'une étude de M. R. Verneaux : les primes à l'armement et les subventions postales doivent-elles être comprises dans le fret à abandonner ?

[2] *Officiel* du 20 avril 1906.

[3] *Note.* — En effet, le 2 juillet 1918, le Conseil d'administration du Comité Central des Armateurs de France a fait une déclaration dans le sens d'une renonciation à toute prime de navigation et à toute compensation d'ar-

mement — ce qui surprend un peu — Mais, il résulte de nos renseignements que cette délibération n'a pas eu le caractère d'une déclaration de principe. Ce fut simplement une opinion émise par les représentants du Comité, à l'époque où se posait la question du renouvellement de la loi du 19 avril 1906, sur la marine marchande, venue à expiration le 21 avril 1918. — Le but n'était autre que de poursuivre une expérience loyale, de luttes à armes égales avec l'étranger. — (Lettre du Comité du 16 janvier 1924. — Echange de correspondances avec le Comité Central des Armateurs de France).

Si l'on en croit certains précédents (lettre adressée par le Comité des Armateurs, le 22 novembre 1909, à M. Chaumet, rapporteur du budget de la Marine, circulaire des Armateurs, 1909), il est indéniable que l'armement, en général, supportait mal cette prétendue faveur de l'Etat, à qui il reprochait de lui retenir d'une main ce qu'il lui offrait de l'autre.

Par destination, les primes devaient servir de contrepoids aux nombreuses charges qui pesaient sur l'industrie maritime. Or, des lois postérieures à celles résultant de l'établissement du régime des primes ont singulièrement aggravé les charges de l'armement. On peut citer, à titre d'exemple, la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce, suivie de son décret d'application du 21 septembre 1908. Cette loi a nécessité une transformation complète des navires, en imposant aux armateurs soit un outillage spécial concernant les instruments nautiques et autres objets d'armement qui doivent se trouver à bord, soit de nouvelles installations, destinées à permettre le sauvetage des passagers et des équipages, ou encore l'augmentation des cubages d'air nécessaires à ces derniers. Toutes ces dispositions ont nécessité la construction de navires plus grands, afin de répondre aux prescriptions de la loi de 1907. Celle-ci, d'ailleurs, a été modifiée

elle-même sur certains points par la loi de finances du 30 avril 1921, suivie de son décret d'application du 31 août 1921. Ce décret se présente sous la forme d'une série de modifications à certains articles du décret du 21 septembre 1908. Ces modifications portent sur l'éclairage des locaux et les objets de couchage réglementaires, sur la liste des instruments nautiques dont doivent être pourvus les navires, sur l'éclairage de sécurité et les signaux d'alarme, sur l'installation et l'utilisation des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que sur la visite de ces embarcations et le contrôle des exercices de sauvetage, sur les engins individuels de sauvetage, enfin sur l'approvisionnement en vivres des embarcations de sauvetage. La loi du 17 avril 1907 a été également modifiée, en ce qui concerne les droits perçus à l'occasion des visites de mise en service et des visites de partance, par les dispositions de la loi du 30 avril 1921. (*V. le texte complet de la loi dans la circulaire du Comité des Armateurs du* 22 *septembre* 1921).

Actuellement, les grandes nations maritimes s'éloignent de plus en plus du système de subventions par primes, et opèrent de préférence par voie d'avances ou de prêts. Tel est le cas de l'Angleterre. Ce système d'avantages indirects a paru supérieur à celui de la subvention directe qui, sous forme de prime, profite indistinctement à tous les navires, sans que l'Etat puisse se rendre suffisamment compte des services rendus et qui en sont la contre-partie. La Grande-Bretagne n'a pas hésité à accorder des prêts à la Compagnie « Cunard », dans le but de favoriser la construction de deux grands navires: *Mauretania* et *Lusitania,* afin de mettre en échec le développement de la marine commerciale allemande (*Circulaire du Comité des Armateurs du* 12 *août* 1903).

V. sur le régime des Primes et les Subventions à l'étranger les circulaires des 5 *mars* 1903, 12 *août* 1903, 3 *janvier* 1904, 27 *janvier* 1908 *du Comité Central des Armateurs de France.*

Aujourd'hui, le système français s'oriente dans cette voie. Une loi du 13 avril 1917 a ouvert un crédit de 160 millions aux armateurs qui voudraient faire construire ou acheter des navires. L'avance est consentie au taux de 6 0/0. (*Revue Marine Marchande,* 1917, t. IV, p. 316). De même, la loi du 19 juin 1920 accorde un crédit de 200 millions pour le développement de l'industrie de la pêche. (*Voir également sur l'*Officiel *du 5 septembre* 1920 *le décret du 2 septembre, relatif à l'industrie de la pêche*).

CHAPITRE IV

L'INSCRIPTION MARITIME ET LES INSCRITS

La législation spéciale de l'Inscription Maritime impose au marin français des charges et des avantages. Nous allons voir dans quelle mesure ces deux termes se justifient.

Touchant à l'ordre militaire, l'Inscription Maritime nous est apparue comme une institution vieillie et qu'il n'y a pas lieu de rajeunir. Dans le cadre de la vie économique, où elle joue encore en pleine force, n'a-t-elle pas atteint dans ses sources vives l'industrie de la mer qui étouffe, et se meurt, dirait-on, de paralysie? Garde-t-elle du moins vis-à-vis des intéressés un peu de cet ancien prestige qui fit autrefois sa gloire et sa force, ou s'achemine-t-elle insensiblement vers une fin irrémédiable et sans issue?

C'est ce que nous nous proposons d'examiner.

Au nombre des obligations qui s'imposent à l'inscrit maritime, nous dégagerons tout de suite

celles qui présentent une physionomie essentiellement militaire. Nous envisagerons sitôt après les charges à caractère commercial qui atteignent directement l'inscrit navigant au commerce et qui découlent de son contrat d'engagement. En principe, l'inscrit maritime est assujetti à un service militaire plus long que celui qui est imposé à l'ensemble des citoyens français. Mais cette obligation — nous l'avons démontré — comporte aussi son correctif, puisque le ministre de la Marine peut, par simple décret, réduire la durée de ce service. En fait, selon les époques, ce droit du ministre a pu librement se développer, soit dans l'angle de ses vues personnelles, soit en raison des circonstances ou de l'état de l'opinion. Cette première charge est donc pratiquement assez atténuée en attendant le jour — qui n'est peut-être pas très éloigné — où une égalité complète de traitement identifiera les deux systèmes de terre et de mer.

L'Etat, a-t-on soutenu, exerce sur le marin une surveillance sévère. Dès l'âge de vingt ans, l'Inscrit n'est-il pas obligé de se présenter devant l'administrateur de l'Inscription Maritime? C'est vrai. Mais n'en est-il pas de même pour le « terrien », appelé à cette époque devant un Conseil de révision? En somme, toute la différence réside dans un mode particulier de recrutement. L'inscrit ne peut pas davantage se déplacer ni établir sa résidence à l'étranger sans prévenir l'administrateur de l'Inscription Maritime. Or, la règle est identique vis-

à-vis des citoyens français qui tombent sous le coup de la loi militaire. C'est une simple conséquence des lois de recrutement et il n'y a plus dans cette contrainte une charge spéciale à l'égard du marin français. Il est encore interdit à l'inscrit de naviguer sous un pavillon étranger sans une autorisation du ministre de la Marine. Sans doute, le caractère prohibitif de cette dernière disposition peut constituer à certains égards une gêne pour le marin; mais nous n'apercevons pas très bien les raisons qui l'ont motivée. Est-ce l'intérêt de la défense nationale qui est en jeu? L'argument peut séduire, mais ne nous paraît pas convainquant. Ne commanderait-il pas plutôt une solution contraire? Sous un climat différent du sien et au contact d'une vie nouvelle, le marin français perfectionnerait ses connaissances techniques et acquerrait, en outre des habitudes essentiellement profitables à la marine, autant qu'à lui-même, tandis que par suite de cette stabilité qui lui est demandée, l'esprit de routine a le dessus. Rivé à son navire et cantonné dans les limites d'une compétence étroite, le marin français ne réagit pas. Notre marine se développe en vase clos. D'un autre côté, cette réglementation peut rester sans effets à son égard, pour la raison bien simple que le marin peut se retirer librement de l'Institution: soit un an après sa demande, soit alors d'office s'il reste trois ans sans naviguer. Dès ce moment, n'aura-t-il pas toute latitude pour contracter du

service à bord d'un vaisseau étranger? L'hypothèse de l'intérêt national, on le voit, s'efface et s'évanouit et cette dernière restriction peut être utilement rayée de nos codes.

L'Inscription Maritime doit surtout nous intéresser par sa face commerciale. Elle obéit ici à deux ordres d'idées qui se complètent et se juxtaposent. Par suite d'une diminution notable de sa liberté et des charges qui l'accompagnent, le marin est soumis d'une part à une réglementation étroite de son contrat d'engagement, de l'autre à une répression spéciale des fautes et des délits qu'il commettra dans son service. Ainsi, de même qu'autrefois, « les capitaines, maîtres et patrons des bâtiments destinés à la course, au commerce et à la pêche, devaient présenter aux bureaux des classes les matelots engagés et les faire inscrire sur les rôles d'équipage », de même l'Etat interviendra aujourd'hui dans le contrat de travail des gens de mer, soit sous la forme de la revue de départ et du rôle d'équipage pour sa formation, soit sous la forme de la revue de désarmement et du rôle de désarmement à la dissolution du contrat. Le marin est, de plus, soumis à un régime disciplinaire et pénal qui lui est propre [1].

---

[1] Décret-loi du 24 mars 1852, modifié par les lois du 15 avril 1898 et du 31 juillet 1902. (*Recueils de lois et règlements concernant la marine marchande française, p.* 155, 504, 549, 1921).

Les infractions relèveront, en conséquence, de tribunaux maritimes spéciaux qui offrent beaucoup d'analogie avec l'institution des conseils de guerre. Le marin devra à ses supérieurs obéissance et respect. L'abandon du navire sera, dans certains cas, similaire de la désertion et ne constituera pas une simple rupture du contrat de travail, comme pour l'ouvrier de l'industrie terrestre. Mais n'est-ce pas là aussi un puissant souvenir du « système des classes », par lequel, sous l'ancienne France, l'Etat considérait les gens de l'équipage comme ses propres marins, temporairement mis à la disposition de la marine marchande?

Sans insister davantage sur cette idée particulariste qui domine notre législation et que nous avons souvent dévoilée au cours de cette étude, le problème qui se pose est justement de savoir si le faisceau jadis si judicieusement lié par l'Inscription Maritime garde encore sa vitalité. Nous ne le pensons pas. Une profonde transformation sociale, économique, intellectuelle; les progrès et les développements du machinisme; tout, dans ce monde nouveau, concorde à répudier des textes d'un autre âge, absolument inadéquats aux besoins présents. Et d'abord l'Etat a-t-il les mêmes raisons qu'autrefois d'exercer sur les gens de mer une sorte de tutelle officieuse? Répond-t-elle à un objet précis? Il ne le semble guère. Raisons d'ordre militaire, dira-t-on? Mais lesquelles? depuis que nous savons que nos populations maritimes ne

constituent plus le noyau unitaire indispensable qui permettait jadis à ses marins d'assurer la marche de nos escadres ; mais que, sous la poussée des découvertes scientifiques et leur extension à nos navires, l'ouvrier de l'usine ou de l'atelier a conquis la première place dans la marine moderne [1]. Raisons d'ordre public, objectera-t-on? Nous avouons ne plus les apercevoir. Ne sont-elles pas, en effet, indissolublement liées dans leur sens originel au régime militaire des inscrits dont elles traduisent et définissent à la fois l'état spécial? Ne consacrent-elles pas en somme ce lien juridique par lequel marine de guerre et marine de commerce étaient autrefois unies? Si, évidemment. Elles doivent donc faire corps avec le régime lui-même et disparaître avec lui. Est-ce en définitive l'intérêt privé qui est en cause? L'Etat prend-t-il sous sa protection une catégorie spéciale de travailleurs? Mais alors, pour quels motifs cette même faveur serait-elle refusée au reste de la nation? Peut-être apparaît-il que l'interventionnisme étatique couvre à notre époque l'industrie nationale toute entière! Il est certain qu'en présence d'un déve-

---

[1] Nous rappelons les chiffres. Avant la guerre, l'Inscription Maritime donnait à l'Etat 20.836 hommes, contre 24.785 du contingent terrestre.

D'ailleurs, en l'espace de dix ans, de 1900 à 1910, M. Labruyère constatait que le nombre des marins fournis à l'Etat par l'Inscription Maritime s'était déjà abaissé de 3.000 unités. (R. Labruyère, *op. cit.*, p. 21).

loppement intensif du machinisme et de la brusque transformation de l'outillage, en face d'industries dangereuses et parfois insalubres, la sécurité et l'hygiène du travailleur appelaient l'attention des pouvoirs publics. Dans cet esprit, plusieurs lois et de nombreux décrets sont intervenus pour poser les principes d'une réglementation légale, soit en faveur des femmes et des enfants, travaillant dans l'industrie ou le commerce, soit en faveur des hommes adultes, soit dans l'intérêt d'une catégorie spéciale d'ouvriers: tels les ouvriers mineurs et les agents de nos compagnies de chemin de fer [1]. Mais ce qu'il importe surtout de souligner, c'est le caractère spécial de cet interventionisme d'Etat. Dans ses rapports avec les parties contractantes, l'Etat a-t-il l'intention de s'immiscer directement dans l'organisation des rapports privés? Aucunement, et le contrat est entièrement libre. Le plus souvent il est le fait des chefs d'industrie ou d'entreprise, qui prévoient, dans ce que l'on appelle « les règlements d'atelier ou d'usine », les mesures

---

[1] Loi du 2 novembre 1892, sur la protection des femmes et des enfants dans l'industrie; loi du 12 juin 1893, pour tous les ouvriers de l'industrie; loi du 11 juillet 1903, pour la protection des employés de commerce (ces deux dernières lois ont été modifiées par les lois du 31 décembre 1912 et du 6 mars 1917), décrets des 14 janvier 1909 et du 13 août 1911, sur la police des mines, et ceux du 1er mars 1901 et du 11 novembre 1907, sur la police des chemins de fer.

de sécurité et d'hygiène prescrites par les lois dans l'intérêt du personnel [1]. Les ouvriers en prennent connaissance avant de conclure l'engagement.

Mais ces règlements n'émanent pas toujours de la personne du patron. Ils résultent quelquefois d'une entente entre patrons et ouvriers et forment de véritables conventions collectives du travail [2]. Les règlement intérieurs reçoivent ensuite « l'homologation » de l'Etat, et là se borne son rôle. Il en fait des titres officiels. Cela se passe ainsi pour les mines et les chemins de fer, bien qu'en ce qui concerne les mines l'Etat garde un pouvoir absolu et souverain d'organisation (art. 50, loi 21 avril 1810).

L'Etat refusera seulement son *visa* pour toutes clauses susceptibles d'atteindre la morale ou les bonnes mœurs [3] et, pour s'assurer de l'exécution des lois, il donnera certains pouvoirs à des agents désignés à cet effet. Ce seront les « inspecteurs du travail », dans les établissements industriels et les ateliers pour la surveillance du travail des femmes, des enfants et des hommes adultes; les Ingénieurs et Contrôleurs des mines, pour l'exploitation des

---

[1] Sur la sécurité et l'hygiène du travailleur, art. 65 à 61, 173 et 177, livre II, Code du travail.

[2] Cf. Bry et Perreau, Les lois du travail industriel et de la Prévoyance sociale, n° 263, 1921.

[3] « On ne peut déroger par des conventions particulières aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs ». (Art. 6 du Code civil).

mines, minières et carrières. L'Etat, on le voit, reste dans ses rapports avec les groupements professionnels intéressés, au-dessus ou en dehors du contrat. Il s'agit tout simplement d'une réglementation ordinaire du travail, exactement comme en connaît la marine depuis la loi du 17 avril 1907 [1]. Celle-ci vise, en effet, les conditions d'hygiène, de sécurité et de salubrité exigées des navires lors de leur construction, les instruments nautiques et les objets d'armement qui doivent se trouver à bord, les installations et engins de toutes sortes destinés à permettre le sauvetage des passagers et des équipages, etc... Il n'y a là rien de particulier au droit commun. La question reste donc entière et l'on peut, à bon droit, se demander si l'Etat, partie au contrat, agit en vue de l'intérêt privé. Selon nous, il faut distinguer. Il est certain qu'à la vieille éporendement, l'Etat avait à cœur de défendre plus que où l'Inscription Maritime donnait son plein spécialement une population exclusivement réser-

---

[1] (Recueil des lois et règlements concernant la Marine marchande française, 1921, p. 633).

La loi de 1907 a été, elle-même, modifiée sur plusieurs points par une loi récente du 30 avril 1921. (*J. Officiel*, 1er mai 1921, p. 5210).

Au sujet de la loi de 1907, *voir* la critique sévère qu'en a faite M. Pawlowski dans son ouvrage: « La Marine marchande et l'Inscription Maritime », p. 29. L'auteur accuse cette loi de surcharger inutilement l'armement français.

vée à son service et dans l'ensemble assez ignorante. Mais en est-il de même aujourd'hui? C'est peu probable. Dans la mesure où cette idée persiste, elle doit inévitablement fusionner avec les raisons d'ordre militaire et d'ordre public énoncées plus haut, lesquelles ne trouvant plus à notre époque de point d'appui, s'effacent devant la réalité et disparaissent. En fait, l'Etat, partie au contrat, se désintéresse des rapports contractuels ordinaires qui peuvent intervenir entre employeurs et employés. Son unique préoccupation est évidemment un allègement budgétaire et c'est là, nous devons en convenir, la vraie raison de son interventionnisme actuel.

Qu'il nous suffise de sonder attentivement les éléments constitutifs de ce contrat. Ne présente-t-il pas à la réflexion cet aspect quelque peu bâtard qui lui donne une figure tantôt civile, tantôt maritime? Ce contrat sera d'abord civil, en ce sens que les rapports entre marins et armateurs seront entièrement dominés par les règles générales du droit civil des contrats. Les conditions de l'engagement seront le fait propre des armateurs ou des compagnies de navigation et ressembleront fort, par certains côtés, aux règlements d'ateliers en usage dans l'industrie terrestre [1]. En principe, le salaire des marins sera librement fixé dans le contrat

[1] *Voir notre annexe:* un contrat type usuel des conditions d'engagement du rôle d'équipage en vigueur dans un grand nombre de nos compagnies de navigation.

d'engagement par l'armateur ou la compagnie intéressés ; plus rarement par l'arbitrage [1]. En tous

---

[1] La procédure d'arbitrage a fonctionné pendant la guerre de la façon suivante : alors que 66 0/0 de la flotte de commerce étaient réquisitionnés pendant la première période et la totalité de la flotte pendant la seconde période, les armateurs ont accepté exceptionnellement, en raison des circonstances, une procédure d'arbitrage pour la fixation des salaires. Lorsque les circonstances se sont modifiées, les salaires des équipages ont été discutés pour la grande navigation par un organisme constitué librement entre certains armateurs et certains représentants des fédérations maritimes. Cet organisme portait le nom d'*Union Navale Paritaire*. Il n'a jamais réuni l'ensemble des armateurs ; mais les indications qu'il a données ont été généralement suivies pendant son existence. Il a disparu depuis un an et demi environ.

Depuis lors, le Comité Central des Armateurs de France a été saisi à diverses reprises de demandes des fédérations relativement aux salaires. Tout dernièrement encore, au mois de novembre 1923, une demande de ce genre lui est parvenue. Mais précisément à cette époque, le Comité des Armateurs étudiait, sur l'invitation de la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, un système d'allocations familiales permettant aux marins ayant des charges de famille de supporter plus facilement le coût de la vie. Les fédérations du personnel ont d'ailleurs accepté les allocations prévues par le Comité.

Toutefois, il n'y a rien là qui ressemble à une convention collective du travail.

*Sur la procédure de conciliation et d'arbitrage pendant la guerre, voir les circulaires n*os 1035, 1040, 1059,

cas, l'Etat n'interviendra jamais, soit pour en discuter les bases, soit pour lui imposer un taux minimum. Le contrat ne l'intéresse donc qu'en tant qu'il commence et qu'il finit avec le rôle d'équipage, considérant que tout ce qui précède l'embarquement administratif ou suit le débarquement administratif lui est étranger et relève du contrat civil. Nous retrouvons ici la seconde face de ce contrat: sa face maritime. Et voici maintenant à l'égard de l'inscrit marin les conséquences qui vont en découler. Prenons comme exemple le paiement des salaires. En vertu de la législation qui lui est propre, le marin français ne peut être payé de ses loyers qu'en présence de l'administrateur de l'Inscription Maritime. Quelle signification allons-nous donner à cette marque d'interventionnisme de l'Etat? Faut-il voir dans le geste de ce haut fonctionnaire une mesure de bienveillance à l'égard des salariés? Nullement. Sa présence a surtout pour objet la retenue des sommes nécessaires au bon fonctionnement de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance des Marins français. Et ceci est tellement vrai que la jurisprudence décide que

---

1060, 1066, 1075, 1090, 1091 *et* 1092 *du Comité Central des Armateurs de France.*

La circulaire n° 1093, *du* 15 *septembre* 1919, *donne le relevé des augmentations de salaires accordés aux équipages pendant la guerre, à la suite des sentences arbitrales rendues, jusqu'au* 28 *août* 1919, *par les Commissions supérieures d'arbitrage.*

les salaires qui ne donnent pas lieu à retenues — dans le cas par exemple de travaux supplémentaires — peuvent être payés hors la présence de l'administrateur [1].

Ainsi, à quelque point de vue que l'on se place, tout dénonce l'anachronisme de la législation existante. Et pourtant, s'il est vrai que tout ait disparu, n'y aurait-il pas encore pour la nation un intérêt moral à conserver intacte une institution dans laquelle l'Etat joue un peu le rôle de « notaire maritime »? Peut-être pourra-t-il, quelquefois, user de son autorité — si peu qu'il lui en reste — pour prévenir les dissensions susceptibles de se produire dans les divers groupements professionnels intéressés. Les choses iraient-elles mieux différemment et ne serait-ce pas jeter le marin dans les bras du « syndicalisme » que de le soustraire aussi brusquement à la tutelle de l'Etat?

C'est exact. Mais en fait n'y est-il pas déjà? Croit-on que le marin soit resté à ce point insensible à cette évolution sociale et intellectuelle qui, depuis un demi-siècle environ, a pénétré dans le monde ouvrier? Tout au contraire. Les événements nous montrent qu'une organisation corporative remarquablement forte est née dans les milieux maritimes.

---

[1] Jugement Tribunal de commerce de Marseille du 13 décembre 1900. Paolini c. Compagnie Fraissinet. (*Revue Int. du Droit maritime*, t. XVIII, p. 78).

Dès l'année 1870, nous retrouvons à Marseille une Chambre syndicale des matelots français, groupement encore peu nombreux et peu influent et dont l'appel débutait ainsi : « C'est au peuple souverain que nous nous adressons, ne voulant avoir que lui pour juge de nos différends avec ceux que la discipline nous désigne comme supérieurs » [1]. Le ton quelque peu emphatique et déclamatoire de cette protestation éveilla des doutes sur son efficacité réelle. L'appel resta sans écho. Il faut arriver à la fin du XIX[e] siècle pour saisir dans toute son ampleur ce mouvement syndicaliste. A cette époque, l'on comptait en France 42 syndicats maritimes, plus une trentaine en formation [2]. Aujourd'hui, le syndicalisme s'affirme d'une façon éclatante dans cette branche de notre industrie.

N'existe-t-il pas, dès cet instant, une antinomie flagrante entre la loi et le fait ? Et peut-on admettre délibérement que des gens, couverts jusqu'à ce jour par le régime tutélaire de l'Etat, traités comme une catégorie spéciale d'incapables, comme des « mineurs », en un mot, s'émancipent tout d'un coup, répudient les devoirs de leurs charges et déclarent s'en remettre à eux-mêmes pour la défense et l'étude de leurs intérêts ? N'est-ce pas là l'indice le plus probant d'un état d'âme particulier, d'une

---

[1] Max Packer, Le Mouvement Socialiste, sept. 1909.

[2] Robert Debled, Les Grèves d'Inscrits maritimes, leur répression, p. 29.

désagrégation certaine de ce régime plusieurs fois séculaire?

Pour s'en convaincre, il suffit de s'en remettre aux faits.

Notons, dès le début, que l'attitude de l'Etat ne sera pas souvent des plus heureuses en face de ce nouveau tuteur des gens de mer. Quelles vont être ses occupations? Elles tiennent en quelques lignes:

« Dans tous les ports, nous dit M. Charles Roux, et à bord de chaque navire, le syndicat des inscrits délègue un de ses représentants, chauffeurs, soutiers ou matelots, pour être le trait d'union entre le syndicat et l'équipage, recueillir par suite toutes les plaintes et au besoin les provoquer, contrôler les capitaines et les officiers, et inspecter en permanence toutes les parties du navire. A chaque rentrée du navire dans son port d'armement, le délégué adresse son rapport au syndicat » [1]. Nous voilà bien fixés sur le degré d'activité qui anime de tels dirigeants. C'est une peinture fidèle du syndicat maritime à l'œuvre. Le haut fonctionnaire représentant l'Etat est de la sorte démis officieusement de ses fonctions. Son rôle devient purement passif.

Sera-t-il en meilleure posture dans le cas d'un conflit? Aura-t-il voix prépondérante, et réussira-

---

[1] J.Ch. Roux, Les Grèves et l'Inscription maritime. (*Revue des Deux-Mondes,* 1909, t. 6).

t-il à rallier les suffrages de ceux qu'il est appelé à conseiller et à surveiller?

De nombreux exemples attestent malheureusement la preuve contraire. Nous n'en prendrons qu'un pour notre édification, parce que le plus récent à notre connaissance et que nous relevons dans un journal local. Nous lisons, en effet, dans un quotidien de notre région, à la date du 9 novembre 1923, l'entrefilet suivant, intitulé: « Grèves d'inscrits maritimes» : « On se rappelle qu'à la suite d'un refus d'obéissance, cinq marins de l'équipage du *Goëland* furent débarqués, et qu'une enquête ayant été ouverte, l'administration maritime refusa d'entendre les représentants du syndicat, conjointement avec les marins débarqués. L'équipage du *Goëland* tout entier et ceux de trois autres chalutiers présents au port se déclarèrent solidaires et se mirent en grève. La situation, depuis, n'a fait qu'empirer. Actuellement, trente bateaux de pêche à vapeur, sur cinquante, ne peuvent prendre la mer, faute d'équipage. Les tentatives pour concilier les parties n'ont pas eu jusqu'ici de résultats »[1]. Avouons que quelle que soit par ailleurs l'issue de ce conflit, il témoigne par son caractère actuel d'un certain degré d'acuité vis-à-vis duquel l'Etat reste impuissant. Son autorité est souverainement battue

---

[1] La Rochelle, 8 novembre 1923. *Eclair* de Montpellier du 9 novembre 1923.

en brèche et mise en échec par les bravades de ce syndicat. C'est une véritable capitulation. Or, nous le répétons, des faits de ce genre sont devenus tellement fréquents qu'ils constituent aujourd'hui la règle et non l'exception. Sans insister outre mesure sur l'exercice de ce droit syndical, qui appelle en général beaucoup de réserves, parce qu'il ne se développe pas toujours dans le cadre de la loi, il est bien démontré qu'en notre matière ce droit reste incompatible avec la législation d'allure militaire qui en fait l'objet et avec laquelle il rentre nécessairement en conflit [1]. Malgré ce, qu'on regrette ou non l'intrusion du syndicalisme, il est devenu un fait qu'il faut accepter. Ce droit reste désormais acquis à l'ouvrier de la mer.

Admis quasi officiellement, le syndicalisme pèse de toute son influence sur les masses maritimes

---

[1] Alors même que l'on ne voudrait plus reconnaître au marin la qualité « d'ouvrier-soldat » et que, pour parler un langage plus moderne, on voudrait l'assimiler à un fonctionnaire, même, dans ce cas, l'exercice du droit syndical lui échappe, puisque la loi interdit aux fonctionnaires de former des syndicats. (Art. 123 et 126 du C. Pénal).

Par contre, l'*Association* ne serait pas interdite au marin puisque la loi du 1er juillet 1901 reconnaît ce droit aux fonctionnaires, à condition de ne pas donner à leur union le *caractère*, la *forme* et le *but* d'un syndicat professionnel.

En ce sens, Bry et Perreau, Les Lois du Travail industriel et de la Prévoyance sociale, p. 364, 1921.

ouvrières. Il ne laisse plus aujourd'hui à l'Etat qu'une place amoindrie et un rôle tellement platonique que les textes en vigueur ne conservent en réalité qu'une portée illusoire et purement artificielle [1]. En se posant en rebelle victorieux de la loi, le syndicalisme devait ébranler dans ses fondements le décret-loi du 24 mars 1852, qui constitue encore le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Mais, s'il devait lui porter le coup fatal, l'idéal politique de certains hommes d'Etat devait aussi précipiter sa chute et ruiner définitivement son crédit. M. Pelletan, appelé à définir l'état social du marin, s'exprimait jadis en ces termes : « Tant qu'il n'a pas signé son engagement, le marin est un citoyen libre. Le jour où il signe son engagement, il renonce au droit commun, il abdique une partie de ses libertés de citoyen d'une République, et il se soumet d'avance à une régime et à une discipline qui ont un caractère vraiment militaire » [2]. Le marin engagé au commerce n'est donc plus un ouvrier civil. C'est bien un ouvrier-soldat, sur lequel va planer, dès cet instant, une discipline rigide et froide, enchevêtrée de règlements particuliers. Ses fautes relèveront d'un

---

[1] Certains renseignements recueillis de la bouche même d'un administrateur de l'Inscription maritime, confirment pleinement notre opinion.

[2] *J. Officiel*, 2 décembre 1904, Ch. des Députés, p. 28-35.

supérieur, « le capitaine du navire », et non plus d'un patron ordinaire. Ses délits seront jugés par des tribunaux maritimes spéciaux. Embarqué, le marin tombera aussitôt sous le coup de l'article 66 du décret-loi de 1852, qui stipule: « Les gens de mer, mécaniciens, chauffeurs et médecins français ou étrangers, qui s'absentent pendant trois fois 24 heures de leur navire ou du poste où ils ont été placés ou laissent partir le navire sans se rendre à bord, sont réputés déserteurs et punis de 15 jours à 6 mois de prison. Cette peine sera de 15 jours à deux mois pour les déserteurs âgés de moins de 21 ans ».

Eh bien! que reste-t-il aujourd'hui de tout cela? Des mots, tout simplement. En pratique, les dispositions de ce code disciplinaire et pénal n'ont jamais eu qu'un faible écho, par suite d'une abstention systématique des pouvoirs publics.

L'inaction gouvernementale s'est nettement affirmée à l'occasion des premiers conflits maritimes qui donnèrent naissance à un élément encore inconnu dans cette industrie: « la grève des gens de mer ».

Ce furent, notamment:

Les grèves de 1900, qui eurent pour cause le refus des inscrits de remplacer les dockers en grève pour le chargement des navires du Havre. Les inscrits, d'abord poursuivis, furent graciés par le Gouvernement.

Les grèves de 1902 et de 1904, celle-ci appelée grève des capitaines.

La grève de 1907, générale dans la corporation. La cause était uniquement l'augmentation des demi-soldes.

La grève de 1909, qui fut un succès pour les marins grévistes, à la suite de l'arbitrage de M. le président Ditte.

Enfin, la grève de 1910, où, pour la première fois depuis 1900, les inscrits furent poursuivis et condamnés [1].

Dans l'espace de dix ans, une seule fois le décret-loi disciplinaire et pénal est entré en vigueur. Il ne devait pas connaître un succès moindre dans les grèves qui ont suivi, dont les dernières et les plus importantes ont eu leur dénouement au cours de l'année 1922. A cette époque, du reste, il eut été assez compliqué d'étendre à la masse des marins grévistes les dispositions disciplinaires du décret-loi. L'ampleur du mouvement, son extension inattendue, empêchaient pratiquement le décret de jouer avec efficacité [2].

---

[1] Robert Debled, Les Grèves d'Inscrits maritimes, Leur Répression, p. 8 et suiv.

[2] Lorsque nous parlons de grèves d'inscrits maritimes, nous les envisageons uniquement sous l'angle « d'une cessation concertée du travail », c'est-à-dire dans le sens de l'abandon du navire par les hommes d'un équipage figurant au rôle et régulièrement embarqués après la revue d'armement.

En droit commun, la liberté des coalitions et des grèves est aujourd'hui définitivement admise par la doctrine et

Nous avons déjà pressenti les causes initiales de cet échec, dont le syndicalisme peut, à bon droit, revendiquer la meilleure part. Dès son entrée en scène, n'a-t-il pas lancé l'interdit contre une loi, applicable, disait-il, tout au plus à des soldats,

---

la jurisprudence. Cette liberté apparaît comme le corollaire indispensable de la liberté du travail. Le droit de grève, en lui-même, est inexistant, car on ne peut concevoir un droit qui s'élèverait au-dessus du droit commun. Il dérive simplement de la liberté de coalition — dont il constitue la suite logique — admise formellement par la loi du 25 mai 1864, renforcée à son tour par la loi du 21 mars 1884, sur les syndicats professionnels. Cette dernière loi supprime, en effet, l'article 416 du Code pénal, « punissant les patrons ou les ouvriers qui, à l'aide d'amendes, défenses, proscriptions, interdictions prononcées par suite d'un plan concerté, auraient porté atteinte au libre exercice de l'industrie et du travail ».

On discute encore en droit commun pour savoir si la grève constitue une suspension ou une rupture du contrat de travail. La doctrine opte en général pour la première thèse. Elle accepte bien une rupture de fait, mais non une rupture de droit, puisque cette rupture est le résultat de la volonté d'un seul. Elle conclut qu'il existe simplement une suspension des clauses d'exécution du contrat.

La Cour de cassation, par un arrêt du 15 mai 1907, s'est nettement prononcée en sens contraire, en décidant que la grève constitue « une rupture caractérisée du contrat ». (D. P., 1907, I, 369).

Sans vouloir élargir autrement le débat, transportons la question sur le terrain maritime. Ici, que va-t-il se passer? Peut-il être question de suspension de travail ou

mais d'une conception formellement opposée aux principes de notre législation sociale contemporaine?

Mais il y a plus, et, avons-nous ajouté, les opinions politiques de certains hommes d'Etat de-

---

de rupture de contrat vis-à-vis d'un marin, régulièrement embarqué sur un navire de commerce et qui abandonne brusquement son travail? Qu'il nous suffise de rappeler les prescriptions de l'article 65 du décret-loi du 4 mars 1852, condamnant comme déserteur tout marin qui s'absente pendant trois fois vingt-quatre heures de son navire ou du poste où il a été placé, ou qui laisse partir son navire sans se rendre à bord. De plus, l'article 66 du décret-loi prévoit une diminution de ce délai quand le navire est à l'étranger (deux jours au lieu de trois) en même temps qu'une augmentation de peine. En d'autres termes, si le marin abandonne son travail, il se rend coupable du délit de désertion et il ne s'agit plus, en conséquence, à son égard, de suspension ou d'une rupture du contrat de travail.

D'où nous devons conclure que si les dispositions de la loi du 25 mai 1864 permettent de faire collectivement ce qui était permis individuellement, en sens inverse, le décret-loi n'autorise pas à faire collectivement ce qui a toujours été défendu individuellement. Et ceci nous conduit tout naturellement à refuser le droit de grève aux inscrits.

On a soutenu, il est vrai, que les lois de 1864 et de 1884 étant postérieures aux dispositions de ce décret, celui-ci avait été implicitement abrogé. L'argument manque de solidité et se fonde plutôt sur des considérations d'ordre politique, que motivé par des raisons d'ordre purement juridique.

vaient parachever l'œuvre des syndicats maritimes eux-mêmes.

Ce fut M. Pelletan qui, le premier, lança l'anathème contre le décret et proclama sa caducité du haut de la tribune de la Chambre française.

Et d'abord, ces lois sont des lois générales. Comme telles, elles ne peuvent modifier une loi spéciale que sur une invitation expresse et formelle du législateur. Or, nulle part, il n'est fait allusion dans ces lois aux dispositions du décret de 1852 sur la matière. En outre, la loi du 15 avril 1898, qui a apporté certaines modifications au décret-loi, en reproduit identiquement les termes. Ces modifications se rapportent tout simplement à un adoucissement des peines, mais laissent intacts les principes. Le délit de désertion, notamment, est entièrement maintenu.

La Cour de cassation se décide nettement dans ce sens et déclare, par un arrêt du 3 août 1912, «.que la circonstance que l'abandon du navire a constitué non un acte purement individuel et isolé, mais un acte collectif, accompli en vertu d'une grève déclarée, ne saurait en modifier le caractère et le soustraire aux sanctions qui y son attachées par le décret-loi disciplinaire et pénal sur la marine marchande, dont les dispositions sur ce point n'ont été abrogées ni modifiées par aucune disposition subséquente. » (Cass. Civ., 22 décembre 1899. *Revue Int. du Droit maritime* XVIII, p. 145).

Certains auteurs, principalement Eugène Rostand (Musée Social, 1904) ; P. Leroy-Beaulieu (*Economiste Français,* 6 décembre 1902) ; Moraël (*op. cit.*), refusent par principe le droit de grève aux inscrits. Ce droit, déclarent-ils, est incompatible avec l'idée de monopole qui résulte de la législation spéciale qui les régit. Leur con-

« Le rétablissement d'un vieux droit barbare, disait M. Pelletan, ne laisse pas seulement l'inscrit maritime soumis à une broussaille inextricable de règlements plus ou moins anciens, dans lesquels il

---

dition légale est donc un obstacle au droit de grève.

Au premier abord, il paraît singulièrement difficile d'admettre un pareil raisonnement, car c'est vouloir dénier à l'inscrit le droit de refuser un engagement. Or, il n'est écrit, dans aucun texte de loi, que l'inscrit maritime doive naviguer pour le compte d'un armateur. Il faut reconnaître que le marin, tout comme l'ouvrier, est libre de s'embaucher ou de refuser son travail, et l'on ne saurait tenir rigueur à un inscrit qui préférerait vivre dans un *dolce farniente* plutôt que de se complaire dans une navigation continue.

Mais supposons un instant que ce caractère d'oisiveté affecte brusquement la généralité des inscrits maritimes et que, du jour au lendemain, la main-d'œuvre fasse totalement défaut à nos armateurs: qu'en résultera-t-il? Si non un désarmement général de nos navires et une paralysie complète de notre commerce sur mer. Car, ne l'oublions pas, en vertu de la législation spéciale à l'Inscription Maritime, l'armement français est tenu de recruter la quasi totalité de son personnel dans l'élément inscrit, soit le 75 0/0. Or, il est de toute évidence que si cet élément lui fait défaut, il n'aura plus aucun moyen d'armer ses navires.

Cette hypothèse n'est d'ailleurs pas purement une opinion. Elle s'est parfaitement réalisée en pratique sous la forme de ce que l'on appelle « la grève des bras croisés ».

On pourrait aussi admettre qu'il n'est pas absolument nécessaire pour l'ouvrier ou le marin d'abandonner le travail pour être en état de grève. Celle-ci peut revêtir

est temps d'apporter la lumière et la hâche; mais encore il traîne toute sa vie comme un débris de la discipline militaire au profit d'exploitations privées qui n'ont aucun droit à un tel privilège » [1].

---

une autre forme et s'exercer aussi bien sous le déguisement du « sabotage »; non pas le sabotage brutal qui conduit à la détérioration ou à la destruction des machines et de l'outillage et réprimé par la loi (art. 443 C. P.), mais le sabotage occulte, qui aboutit pratiquement à rendre le travail improductif.

« On peut comprendre dans cette expression *les actes de nonchalance* ou encore *l'excès de zèle* qui consiste à perler le travail, d'où le nom de « grève perlée ». De même le fait de rendre un service impossible par suite d'une application méthodique et minutieuse des règlements ».

Il est évident que sous cette forme la grève devient difficilement répréhensible.

La question de grève est beaucoup plus complexe en ce qui concerne le personnel civil du bâtiment, dont la situation juridique et administrative est encore assez indécise. En fait, dans l'état de notre droit positif, les articles 65 et 66 du décret-loi ne mentionnent pas les agents du service général parmi les personnes qui peuvent se rendre coupables du délit de désertion.

A notre avis, l'on doit nécessairement en conclure qu'ils ont la liberté de coalition et en conséquence le droit de grève, puisque ce personnel civil relève normalement du droit commun. Mais cette différence de traitement n'en est pas moins choquante en législation, vis-à-vis de gens qui partagent les mêmes risques et les mêmes dangers. C'est encore là une conséquence indirecte du régime de l'Inscription Maritime.

[1] *J. Officiel*, 6 février 1903, p. 502. (Ch., Déb. parlem.)

Ainsi parlait un ministre, au moment même où se déclenchaient les premières grèves d'inscrits maritimes. Il ne fut pas d'ailleurs le seul de cette opinion. Quelques années plus tard, le même langage était tenu avec quelques variantes par un autre ministre de la marine, M. de Lanessan : « Il y a des lois, affirmait le ministre, qui sont d'une autre époque et qu'il faudrait supprimer. Le jour où je n'ai pas appliqué cette loi — car il ne faut pas confondre la non application avec la violation d'une loi — j'ai évité une grève générale... Le décret qui punit comme déserteurs les inscrits qui abandonnent leur navire n'est plus en harmonie avec les mœurs de ce pays, et si vous proposez la suppression de cette disposition, je la voterai immédiatement » [1].

Sans nous faire juge de l'opportunité de ces paroles, il n'en demeure pas moins que le rôle de l'exécutif est de veiller à l'exécution des lois. Et n'est-ce pas violer une loi que de se refuser à l'appliquer? En tous cas, l'habitude prise ne fit que croître et s'accentuer et la passivité du pouvoir officiel, en cette matière, fut la ligne de conduite des différents ministres qui se succédèrent. Il y a à peine quelques années, M. de Monzie, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, condamnait à son tour le décret-loi en ces termes : « Le décret-loi répondit à une nécessité. Il était au surplus dans

---

[1] *J. Officiel*, 8 juillet 1910, p. 569. (Ch., Déb. parlem.)

le moment où il était promulgué assez exactement approprié au personnel des marins du commerce qui, appelés plusieurs fois au cours de leur carrière à passer alternativement de la marine du commerce à la marine de guerre, trouvaient naturel d'être astreints ici et là à un régime caporalisé... A vrai dire, ce n'est plus qu'une survivance théorique, depuis qu'en février 1903, un ministre, M. Camille Pelletan, a — du haut de la tribune — déclaré inapplicable la loi dont il était l'exécuteur » [1]. Le décret-loi est donc inexistant. Voilà le fait. Cette discordance entre la légalité et la réalité a attiré l'attention des hommes d'Etat sur la gravité du problème. Conserver en la désavouant une loi d'une telle importance et qui n'a plus de loi que le nom était une absurdité. C'était aussi une injustice. N'est-il pas un peu paradoxal de voir une catégorie de français, soumis de par leur état à une législation pénale plus sévère que celle de leurs concitoyens, échapper pratiquement à toutes sanctions ? Et cela, soit par suite d'une extrême bonhomie de la procédure maritime, soit plus communément par le fait d'un refus systématique d'application de la loi.

Dans ces conditions, le Gouvernement a cru devoir déposer à la première séance de la Chambre des Députés, le 30 décembre 1922, un projet de loi qui réorganise sur des bases nouvelles le code dis-

---

[1] De Monzie, Les Réformes Maritimes, p. 71-72.

ciplinaire et pénal de la marine marchande [1]. Dans ses grandes lignes, le projet s'inspire de l'état nouveau. Il obéit aux conceptions modernes du contrat de travail et répond, dans certains cas, à l'esprit des actes législatifs et réglementaires intervenus depuis un demi-siècle, relativement à l'organisation générale du louage de services.

Le projet est donc conforme aux aspirations politiques et sociales du marin moderne.

Celui-ci n'est plus — nous l'avons vu — « l'inscrit des navires à voiles, habitué dès son plus jeune âge aux longues absences, à la discipline rude, à cette sorte de vie contemplative qu'est la mer.

» A côté de lui, plus nombreux, figurent maintenant dans les cadres de notre flotte marchande, des chauffeurs, des mécaniciens, des agents du service général, tous les ouvriers de cette grande usine qu'est un vapeur moderne. Or, ceux-là n'ont plus les mêmes raisons que les autres d'aimer la navigation d'un amour instinctif et puissant.

» Le service au fond des ardentes chaufferies ne prédispose pas au rêve. Il prédispose à la colère » [1].

Entré « en fait » dans le droit commun par la voie syndicale, le marin s'y trouvera désormais

---

[1] Voir le texte complet du projet de loi dans la circulaire du Comité central des Armateurs de France, du 15 février 1923. (Ce projet a été renvoyé à la Commission de la marine marchande).

[2] De Monzie, Les Réformes maritimes, p. 76.

« en droit » avec la législation nouvelle, dont nous allons brièvement dégager l'esprit général.

Le projet de loi ne comprend pas moins de 89 articles.

Le titre premier est consacré à quelques dispositions générales.

Le titre deuxième traite des fautes contre la discipline : fautes légères et fautes graves.

Le titre troisième se rapporte aux délits et aux crimes maritimes. C'est, de beaucoup, le plus important.

Le titre quatrième interprète certaines dispositions diverses.

Le marin, poursuivi pour les crimes et les délits qu'il pourra commettre, sera frappé comme les autres citoyens et par les mêmes juges [1].

En principe, l'action publique appartiendra au Parquet.

Toutefois, le procureur de la République ne pourra poursuivre que sur l'avis de l'administration, lorsqu'il s'agira de délits purement maritimes. S'il s'agit de délits ordinaires, il suffira de viser les observations de l'administration et le Parquet ne pourra négliger ce visa que si les observations tardent plus d'un mois à se produire [2].

---

[1] La connaissance des crimes et délits, commis à bord des navires français visés à l'article 1er, appartient aux juridictions de droit commun. (Projet, art. 25).

[2] Art. 36 du projet de loi.

Cette procédure paraît assez compliquée et assez lente. Elle trouvera un correctif dans le fait que l'administrateur pourra être entendu par le tribunal sur sa demande [1].

A l'idée archaïque de la désertion, le projet substitue désormais les conceptions de l'absence irrégulière et de l'abandon de poste. Par ailleurs, il réglemente dans des conditions nouvelles le droit de punir disciplinairement.

Ce droit sera partagé entre le capitaine et l'administrateur de la marine, le premier connaissant des fautes légères seules, le second des fautes graves [2].

Le projet de loi constitue une véritable rénovation de notre législation pénale maritime.

Mais, en même temps que les tribunaux de droit commun connaitront des délits et des crimes maritimes, un premier projet de loi, déposé le 31 décembre 1921 à la Chambre des Députés, donne compétence au juge de paix pour trancher les différents d'ordre civil, susceptibles de s'élever entre marins et armateurs [3].

Aux termes de l'article 120 du dit projet « les

---

[1] *Ibid., in fine.*

[2] Articles 11 et 17 du projet de loi.

[3] Projet de loi portant « Code du travail maritime », déposé sur le bureau de la Chambre des Députés, le 31 décembre 1921 (renvoyé à la Commission du Travail).

Cf. Circulaire du 15 mars 1922 du Comité central des Armateurs de France.(Texte du projet, 456 à 472).

litiges qui s'élèveront entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, seront portés devant le juge de paix, après tentative préalable de conciliation devant l'administrateur de l'Inscription Maritime. Cette tentative de conciliation est substituée à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix, conformément au droit commun » [1].

Il en sera de même des actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement. Seuls, par conséquent, les procès entre armateurs et capitaines resteront soumis à la juridiction commerciale, étant donné le caractère particulier des contrats passés entre eux et la fonction commerciale du capitaine, mandataire de l'armateur.

Notre législation maritime évolue à grands pas vers le droit commun. Insensiblement elle se voit dépouillée de ses prérogatives les plus chères, de celles, peut-on dire, qui traduisaient le plus fidèlement son indépendance de caractère, son autonomie, en un mot son « particularisme », vrai reflet de l'histoire et de la tradition. Que lui restera-t-il en définitive de ses conquêtes sur le passé? Certainement, pas grand'chose. Nous ne retrouverons plus çà et là que quelques fragments épars et sans vie, par conséquent sans utilité. C'est la fin à brève

---

[1] Des litiges entre armateurs et marins. Titre VII, art. 120 à 131.

échéance de toute cette législation spéciale à l'Inscription Maritime dont l'agonie en cours laisse bien prévoir pour demain le décès. Ce sera aussi dans l'avenir le triomphe d'une école, dont le chef, M. Julien Bonnecase, adversaire résolu de toute doctrine particulariste, réclame, pour le droit ouvrier maritime, les règles du droit ouvrier général: « Sous réserve, dit cet auteur, des différences rendues indispensables par la différence même des éléments de fait, nous n'en estimons pas moins que la réglementation du contrat de travail des gens de mer doit prendre place dans la réglementation du travail en général. De même que le droit commercial maritime s'encastre dans le droit privé général, de même le droit ouvrier maritime ressortit au droit ouvrier général » [1].

Nous n'avons envisagé jusqu'ici dans la législation des gens de mer que la somme des obligations qui en découlent pour l'inscrit marin. Nous devons examiner maintenant les avantages qui en forment la contre-partie et le juste équilibre. Sont-ils aujourd'hui aussi importants que l'on se plaît parfois à l'imaginer? Il faut reconnaître que beaucoup ont perdu de leur valeur. Mais, à tout prendre, ils se révèlent encore supérieurs aux charges qui

---

[1] Julien Bonnecase, Traité de Droit commercial maritime, t. II, p. 666, 1923.

Cf. du même auteur, Le Particularisme du Droit commercial maritime, 1921.

passent à l'état de souvenir, donnant ainsi aux ouvriers de la mer figure de privilégiés par rapport aux autres catégories de travailleurs [1]. Au nombre de ces avantages, nous avons déjà signalé celui qui résulte pour le marin de l'obligation imposée aux armateurs d'avoir les trois-quarts de leurs équipages au moins de nationalité française. Nous n'y reviendrons pas, non plus que sur les prescriptions de l'article 262 du Code de commerce, qui obligent l'armateur à subvenir aux frais de traitement des blessures et maladies encourues à son service par le marin, ainsi que sur les dispositions de ce même article relativement à l'obligation du rapatriement. Nous n'insisterons pas davantage sur cette soi-disant mesure protectionniste qui consiste pour le marin à ne recevoir ses gages qu'en présence de l'autorité maritime. Nous avons exprimé antérieurement notre opinion à ce sujet. D'autres prérogatives quelquefois citées n'ont en fait aucune valeur. Tel est le cas, notamment, de l'inscrit « dispensé de tout autre service public », lorsqu'il aura accompli son service militaire dans l'armée de mer [2]. Cette exonération est bien vague

---

[1] Tel n'est pas l'avis de certains administrateurs de l'Inscription Maritime : « Les inscrits jouissent-ils d'importants privilèges ? J'avoue les ignorer », déclare M. Stephan, administrateur de l'Inscription Maritime.

Stephan : Faut-il supprimer l'Inscription Maritime ? (*Revue de la Marine Marchande,* novembre 1919, p. 583).

[2] Loi du 24 décembre 1896, art. 4.

et on n'a jamais su au juste à quoi elle s'appliquait. Quant au principe traditionnel et plusieurs fois séculaire dans la marine de l'insaisissabilité et de l'incessibilité des salaires [1], il a été souverainement établi dans la législation civile par la loi du 12 janvier 1895, modifiée par la loi du 17 juillet 1921 [2]. Si l'on ne doit plus considérer en cette matière la loi maritime comme une législation d'exception, elle conserve toutefois un fondement particulariste, plus étroitement protecteur que la loi terrestre.

En adoptant vis-à-vis des ouvriers et gens de service — employés et fonctionnaires d'un traitement égal à 6.000 francs depuis 1921 — le principe de l'insaisissabilité et de l'incessibilité des salaires, le droit commun fait certaines réserves. La loi terrestre autorise d'abord la saisie d'un premier « dixième » du salaire de l'ouvrier ou du traitement du fonctionnaire, comprenant dans ces expressions toute rémunération résultant d'un contrat de travail, d'un louage d'ouvrage ou de services. En sus de la portion saisissable, elle permet à l'ouvrier ou à l'employé la cession d'un « second dixième » tout à fait indépendant du premier, ce

---

[1] Ordonnance de 1745, 1er novembre, 2e partie, complétée par le règlement du 17 juillet 1816, art. 37 et l'article 1er du décret du 4 mars 1852. (A. Desjardins, Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime, p. 275).

[2] Loi du 12 janvier 1895 et loi du 27 juillet 1921. (C. du travail, liv. I, art. 61 à 74, 50 et 51).

qui signifie que le dixième saisi ne peut être cédé, tandis que le dixième cédé ne peut être saisi. Enfin, elle garantit au patron qui a fait des avances en argent à son ouvrier un « troisième dixième » qu'il pourra retenir à chaque paie, de façon à éteindre progressivement sa créance. Le salaire peut être saisi intégralement dans le cas d'une créance alimentaire dont le montant l'absorberait pour le tout.

Il n'en est pas de même en droit maritime. En règle générale, la saisie des salaires du marin est écartée d'une façon absolue. C'est ce que déclare l'ordonnance du 1er novembre 1745, qui reste toujours la loi fondamentale. Toutefois, « au cas de créance alimentaire », la Cour de cassation décide formellement que la loi du 12 janvier 1895 conserve un caractère général d'application. Il s'agit d'une question d'ordre public et à cet égard l'ordonnance de 1745 ne saurait être utilement invoquée. En conséquence, les règles établies par les lois du 12 janvier 1895 et du 27 juillet 1921 serviront de base à la saisie des salaires des gens de mer, dans l'hypothèse d'une créance alimentaire. Le juge de paix sera compétent [1].

[1] Arrêt de la Cour de cass., Ch. civ., du 28 novembre 1900, réformant un jugement du Tribunal civil du Havre, du 24 février 1899 : « L'insaisissabilité des salaires des marins et gens de mer, édictée par l'ordonnance du 1er novembre 1745, ne saurait être invoquée contre les engagements qui ne procèdent pas de la volonté du marin,

Le délai de prescription de l'action en paiement des salaires est plus large en droit maritime que dans la législation terrestre. Aux termes de l'article 433 du Code de commerce, « les loyers des officiers, matelots et gens de l'équipage se prescrivent par un an, après la fin du voyage », ce qui veut dire après la revue de désarmement. En droit commun, ce délai ne dépasse pas six mois (art. 2271, § 3 du Code civ.)

Disons, en dernier lieu, que la situation faite au marin par le Code de commerce, au point de vue de la garantie de sa créance sur le salaire, est plus

---

mais qui, comme les obligations nées du mariage, ont leur source dans un principe d'ordre public et dérivent directement et indirectement de la loi elle-même.

» La loi du 12 janvier 1895 a, dans sa sphère d'application, un caractère général et les règles de procédure tracées par elle s'appliquent sans distinctions aux salaires des ouvriers et gens de service, quel qu'en soit le montant et parconséquent aux salaires des gens de mer. (L. 12 janvier 1895, art. 9).

» Par suite, c'est à tort qu'un tribunal se fonde sur l'ordonnance du 1er novembre 1745, soit pour décider que les salaires d'un marin ne peuvent être saisis, même pour avoir paiement d'une pension alimentaire, due par lui à son épouse séparée de corps, soit pour déclarer que le juge de paix n'a pas compétence pour statuer sur les saisies-arrêts portant sur les mêmes salaires. »

(D. P. 1904, 1, 291, avec le rapport de M. le conseiller Durand).

Le Tribunal civil de Boulogne-sur-Mer s'est prononcé dans le même sens que la Cour de cass., le 16 juillet 1897. (D. P., 98, 2, 518 et la note p. 516). (Cf. également la *Revue Int. du Droit maritime*, XVI, p. 321).

avantageuse que celle qui est offerte à l'ouvrier par le Code civil. L'article 2101 de ce même Code établissait, § 4, un privilège général sur les meubles au profit des gens de service, c'est-à-dire au sens traditionnel de ce mot, « les domestiques attachés à la personne » pour les salaires de l'année échue et ceux de l'année courante. Il n'était nullement question des ouvriers. Une loi récente du 17 juin 1919 a modifié l'article 2101 précité, en décidant que seraient privilégiés « les appointements de tous ceux qui louent leurs services pour les six derniers mois ». Il faut comprendre, dans cette expression, toutes sortes de travailleurs, qu'ils soient ouvriers ou employés. Subsidiairement, les salaires de certains ouvriers, tels les salaires des maçons, sont privilégiés sur les immeubles où ces ouvriers effectuent leurs travaux (art. 2103, § 4 du Code civil).

En droit maritime, « les gages et loyers » du capitaine et autres gens de l'équipage, employés au dernier voyage, sont privilégiés, et prennent place au sixième rang des dettes privilégiées, prévues par l'article 191 du Code de commerce (§ 6). Le privilège porte à la fois sur le navire et sur le fret (art. 271 C. comm.) Mais nous savons aussi qu'en l'absence de ces deux éléments les créanciers abandonnataires peuvent se prévaloir de « l'indemnité d'assurance » due au propriétaire en remplacement de son navire perdu, au même titre que les créanciers de terre. La Cour de cas-

sation s'est prononcée nettement dans ce sens, et déclare applicables aux assurances maritimes les dispositions de la loi du 19 février 1889, sur les assurances terrestres [1]. En outre, les gens de mer peuvent invoquer à leur profit les nouvelles dispositions de la loi générale du 17 juin 1919, modifiant l'article 2101 (§ 4 du Code civil) et bénéficier d'un privilège général, portant sur les meubles et sur les immeubles de l'armateur, à côté de leur privilège spécial.

Au nombre des prérogatives importantes, voici d'abord celle qui exempte le marin de tous droits de patentes ou de redevances dans l'exercice de sa profession; celle tout à côté qui lui assure le monopole de la pêche côtière dans les limites de l'Inscription Maritime; celle, enfin, qui lui permet d'obtenir gratuitement des concessions temporaires de parties de plages pour l'établissement des pêcheries, parc de coquillages ou crustacés [2].

Ces divers privilèges sont incontestablement très précieux pour les inscrits. Ils leur procurent une certaine aisance et permettent à la grosse majorité d'entre eux d'atteindre automatiquement l'âge de la pension. Sont-ils maintenant accessibles

---

[1] Cass., 12 juillet 1910. (*Revue Int. du Droit maritime*, XXVI, p. 147).

[2] Loi du 24 décembre 1896. Le même droit appartient aux femmes, veuves, orphelines non mariées d'inscrits définitifs (art. 49, § 1er).

au progrès et peut-on les concilier avec l'intérêt général? Ceci est moins certain.

Il est indéniable notamment que le fait pour une catégorie quelconque de citoyens d'échapper à certaines mesures de fiscalité n'est pas une solution heureuse pour le Trésor. Ce n'est pas en multipliant de tels exemples que notre pays réalisera de sitôt son équilibre budgétaire.

Le monopole de la pêche soulève de son côté de sérieuses difficultés d'application pratique. Il peut même à certains égards devenir un danger national.

Un reproche bien mérité s'adresse d'abord à l'esprit de routine qui anime nos populations côtières et contre lequel il conviendrait de réagir vivement. En veut-on un exemple?

Il y a à peine quelques années, des usines importantes, pratiquant l'exploitation de la sardine, durent fermer leurs portes, ne pouvant plus s'accommoder d'une production insuffisante [1]. La sardine avait fui les côtes de Bretagne, son parage familier, pour une direction inconnue. Ne venant pas, il fallait aller à elle. Mais il était non moins nécessaire de lutter avec les éléments et de braver la houle et les tempêtes de haute-mer.

Pour atteindre le but, le pêcheur breton devait donc s'adapter. Il devait rompre avec les méthodes anciennes, s'inspirer de l'état nouveau et transformer son matériel en vue de satisfaire aux exigences de cette nouvelle navigation.

---

[1] Cf. de Monzie, Les Réformes maritimes, p. 300.

C'était beaucoup demander à de pauvres gens, esclaves de leurs préjugés, et qui ne disposaient en tout comme moyens que d'une modeste barque et de simples filets. Dans ces conditions, la crise devait continuer.

N'est-il pas vrai de dire que le mal aurait été rapidement solutionné si, à la place de ces procédés rudimentaires, des sociétés puissantes avaient substitué des ressources nouvelles? Les découvertes scientifiques ont parfois leur profit.

Si nous tournons à présent nos regards vers l'industrie ostréicole, nous constatons encore les mêmes inconvénients. Malgré une prospérité apparente de l'ostréiculture française, l'industrie étrangère s'affirme supérieure. M. de Monzie écrivait que l'importation des huîtres étrangères, qui s'élevait à 18 millions en 1911, se chiffrait à 30 millions l'année suivante [1]. Ceci ne saurait nous étonner, car la culture de l'huître est d'un usage fort répandu dans le monde. La Hollande et l'Angleterre se présentent même comme des concurrents sérieux. Seulement, à la différence de notre pays qui réserve ce genre d'exploitation à nos marins et à leurs familles, à l'étranger « l'ostréiculture » est la propriété de firmes commerciales très importantes. De là le succès.

---

[1] De Monzie, Les Réformes maritimes, p. 311.

La question de monopole se trouve, d'autre part, intimement liée à certains problèmes qui intéressent à un suprême degré l'hygiène et la santé publiques.

On sait parfaitement que certains parcs ne présentent pas toujours des conditions de salubrité exemplaires. La contamination alors est à craindre, et avec elle le cortège redoutable des épidémies de toute nature, notamment aux époques des fortes chaleurs.

Aussi, des recherches sérieuses ont-elles été faites en vue de soumettre ces crustacés à un régime sévère, propre à garantir le consommateur contre tout danger. On a préconisé le procédé de la « stabulation ». Il consiste simplement à parquer les huîtres dans de grands bassins préparés à cet effet et à les y laisser séjourner plusieurs jours.

La Science peut utilement venir en aide à cette industrie, en lui permettant de s'exercer avec un maximum de garanties.

Nos pêcheurs se plieront-ils facilement à ces nouvelles exigences? Pour construire des bassins, garder des huîtres en réserve et en général faire face aux nouvelles dépenses qui en découleront, il faut de l'argent.

Il est à craindre que nos populations maritimes ne reculent devant des sacrifices pécuniaires si peu en harmonie avec leurs modestes ressources. L'intérêt public en souffrira.

Il s'ensuit donc qu'en face d'intérêts particu-

liers, auxquels d'ailleurs nous restons sensibles, prennent place aujourd'hui des intérêts plus généraux. Le problème est national.

Nous en arrivons maintenant aux Institutions de prévoyance sociale, dont la plus importante, la Caisse des Invalides de la Marine, constitue toujours pour l'inscrit un gage précieux. La loi générale sur les retraites ouvrières et paysannes enlève, il est vrai, un peu de son ancien prestige à notre vieille Institution maritime. N'empêche qu'elle jouit encore d'un certain crédit dans le monde marin.

Les attributions de la Caisse des Invalides, sont, nous l'avons déjà vu [1] assez variées et nous ne reviendrons pas ici sur les divers actes organiques de cet établissement. Qu'il nous suffise de rappeler son but essentiel et fondamental qui consiste: « à donner une pension de demi-solde ou pension de retraite aux marins français qui ont accompli trois cents mois de navigation effective et qui ont cinquante ans révolus, et de verser des pensions proportionnelles aux Inscrits atteints d'une infirmité grave qui les rend inaptes à tout service, à la condition cependant qu'ils réunissent cent quatre-vingts mois de navigation ».

Cette institution nous amène à quelques considérations d'ordre général sur sa valeur à notre époque, soit dans ses rapports avec le marin, soit aussi à un point de vue national.

---

[1] V. notre ouvrage, 2e partie.

La Caisse des Invalides a subi à plusieurs reprises de violents assauts. Aucun, cependant, n'a réussi à l'ébranler [1]. Solidaire du régime de l'Inscription Maritime, dont elle constitue la puissante armature, elle ne répond plus à l'objet de sa conception. Destinée originellement à des fins militaires, elle a subi forcément les fluctuations du régime lui-même et avec lui elle a cessé d'être utile. Du passé il ne lui reste en somme que le « nom » qui abrite maintenant des attributions purement commerciales.

On a souvent qualifié le droit maritime de droit « précurseur ». C'est une idée vraie. L'institution des Invalides en est le type le plus frappant et le plus complet. Bien avant que nos lois sociales modernes aient donné à la vieillesse une pension d'invalidité, la législation maritime avait doté de ce bienfait les gens de mer. C'est à peine si nos retraites ouvrières et paysannes ont vu le jour.

Envisagée dans ses rapports avec les marins, il semble qu'à leur égard l'Institution trahisse parfois quelques faiblesses. N'est-il pas choquant de constater un traitement identique chez des hommes pourtant de valeur si différente? Et peut-on confondre indistinctement dans un même avantage le *navigateur long courrier,* le *pêcheur islandais* et *terre-neuvais,* tous ces hardis marins, dirions-nous,

---

[1] V. Gougeard, La Caisse des Invalides de la Marine, sa suppression; Rouland, La Réforme de la Caisse des Invalides (l'*Economiste Français,* 1907, 2, p. 807).

qui mènent une existence errante et aventureuse sur les mers avec le simple petit pêcheur d'étang ou de rivière ? [1]. Alors que les uns atteindront péniblement l'âge de la retraite, après avoir joué toute leur vie avec le hasard et l'imprévu, les autres attendront mollement dans le calme des estuaires, l'âge de la pension, soit au taux actuel « 1500 francs par an pour les simples matelots » [2].

Cette inégalité n'est pas faite pour stimuler les vrais vocations maritimes. Nous devons noter également que dans le cas de décès les veuves et les orphelins ont droit à une pension égale à la moitié de celle qui serait échue à l'inscrit.

La Caisse des Invalides a soulevé, par ailleurs, une grave question au point de vue budgétaire. Son entretien coûte fort cher à l'Etat. Déjà, avant la guerre, on pouvait constater que cinquante mille personnes touchaient seize millions de pensions, alors que les versements des intéressés atteignaient à peine le chiffre de quatre millions. Actuellement, avec des versements à peu près égaux, la Caisse paye environ vingt-quatre millions de pensions [3].

---

[1] On peut lire avec intérêt le livre de l'abbé J.-M. Grosse-Tête, intitulé « La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande », 1921.

[2] Loi du 30 décembre 1920, art. 2.

[3] Projet de loi tendant à relever le taux des pensions sur la Caisse des Invalides. V. l'exposé des motifs. (Séance de la Chambre du 25 mars 1920, *Officiel* du 26 mars 1920).

Il existe donc un défaut d'équilibre entre ses ressources et ses charges qui devient écrasant pour l'Etat, puisqu'il se traduit par un déficit de dix-neuf millions et même davantage, entièrement supporté par le budget national.

Pour la première fois, en 1870, l'établissement des Invalides fut admis à puiser dans le Trésor. Une commission extra-parlementaire, nommée à cette fin, décida que l'Etat devait venir au secours de la Caisse par des subventions directes en argent. Dès l'année 1872, celles-ci atteignaient déjà 7 millions. Moins de dix années plus tard, le chiffre était double et les subventions étaient portées à 13.980.000 fr. [1]. On entrait ainsi dans une voie dont on ne devait plus sortir. Aujourd'hui, les subventions fournies par l'Etat constituent presque à elles seules les vraies ressources de la Caisse. Aussi, à plusieurs reprises, a-t-on envisagé la suppression de cette Institution, viciée dans son essence et dans son objet, et réclamé son absorption pure et simple par le Trésor. Les inscrits revendiquent, il est vrai, la propriété de la Caisse et crient à la spoliation. L'Etat n'a-t-il pas agi envers elle avec une extrême désinvolture en faisant appel, parfois même avec abus, aux ressources dont elle disposait? C'est bien ce qu'affirme le rapporteur, M. Le Bail: « Il serait peut-être assez difficile, déclare-t-il, de fixer la situation financière de cet

---

[1] Gougeard, *op. cit.*, p. 3.

établissement et d'arrêter avec certitude les sommes accaparées par l'Etat » [1]. Mais, s'il y a beaucoup puisé, n'y a-t-il pas aussi beaucoup versé en subventions? Dans un rapport fait en 1888, sur une demande de liquidation de l'Etablissement des Invalides, le rapporteur, M. Fabre, constatait « que de 1815 à 1885, l'excédent des dépenses imputables à la marine marchande sur les recettes de cette même provenance est de 190.815.787 fr. » Sur la foi de ces chiffres, le *Temps* concluait alors: « que les réclamations des inscrits, quant à la propriété de la Caisse et aux prélèvements de l'Etat, n'étaient nullement fondées » [2]. On constate donc des divergences profondes d'opinion chez des hommes dont l'avis en cette matière fait nécessairement autorité. Aujourd'hui, la majorité des auteurs incline cependant à penser que non seulement l'Etat ne mérite plus le reproche « d'accapareur », mais certains affirment catégoriquement que, tout compte fait, l'Etat a rendu beaucoup plus qu'il n'avait pris [3].

En réalité, si l'on étudie la question plus sérieusement, on peut se demander, même en présence d'un Etat débiteur, si les prétentions des inscrits doivent être admises, relativement à la propriété de

---

[1] G. Moraël, La Marine marchande et son Personnel, p. 337.

[2] *Le Temps,* n° du 6 juin 1907.

[3] Dans ce sens, Perrinjaquet (*Revue des Deux-Mondes,* 1909, 6, p. 135), et Rouland, (dans l'*Economiste Français,* 1907, 2, p. 807).

la Caisse. N'est-elle pas véritablement une institution d'Etat, une simple annexe du Trésor? Dans le cas d'une suppression, les inscrits pourraient-ils exciper d'une lésion quelconque de leurs droits? Telle n'est pas notre opinion. De même qu'à la vieille époque Colbert voulut sauvegarder les intérêts de nos populations maritimes en leur affectant en permanence des ressources déterminées, de même, ces raisons n'existant plus, l'Etat moderne aurait aujourd'hui le droit de faire rentrer dans les caisses du Trésor les profits de la Caisse des Invalides. Est-ce que les soldes des déserteurs de la marine marchande ou de la marine de guerre, par exemple, les salaires dus aux marins décédés et non réclamés, les produits des bris de naufrages, les parts dans les prises maritimes sur la vente des épaves, bref les deshérences maritimes et quelques autres sources de revenus, ne constituent pas au fond une libéralité de l'Etat vis-à-vis des gens de mer, une dotation? Est-ce qu'en vertu des principes de notre droit moderne, tous ces biens « sans maîtres » ne font pas partie intégrale du domaine national? Est-ce que les droits sur les prises ou droit de capture des bâtiments sur l'ennemi, d'un revenu précieux pour la Caisse à ses origines, ne constituent pas surtout un droit d'Etat, et les produits réalisés une sorte de propriété publique dont la Nation peut librement disposer? La Caisse des Invalides n'est donc pas une propriété privée. Si l'Etat, jusqu'à ce jour, a usé vis-à-vis de nos popu-

lations maritimes de sentiments de bienveillante générosité en se dépouillant de ses droits au profit de l'intérêt particulier, dans le même sens, rien ne l'empêche aujourd'hui d'exercer la plénitude de ses droits au point de vue de l'intérêt général. Le budget national ne saurait supporter plus longtemps le poids d'une charge aussi lourde et qui, en définitive, sacrifie tout simplement l'intérêt général à l'intérêt privé. Aux yeux de certains auteurs, le système de la Caisse des Invalides ne saurait contribuer à donner de l'essor à notre marine marchande. Voici comment. Les conditions nouvelles de la navigation imposent à notre marine un véritable personnel d'usine. Plus que jamais notre flotte commerciale a besoin d'attirer à elle un grand nombre de chauffeurs et de mécaniciens, dont l'emploi à terre est aussi bien indiqué que dans les soutes de nos navires. Elle doit donc mettre tout en œuvre pour parvenir à ce résultat et combler peu à peu les vides qui se font dans ses rangs depuis quelques années. Or, c'est ici qu'apparait l'obstacle de la Caisse des Invalides. N'est-ce pas, en effet, une échéance bien lointaine pour le terrien qui s'engage au commerce que la perspective de naviguer trois cents mois pour obtenir sa pension de retraite? Que d'obstacles à surmonter, que de fatigues à vaincre, que de risques à courir avant d'avoir atteint la date fatidique! N'est-il pas à craindre que les meilleures volontés ne se détournent brusquement de la mer pour s'orienter vers

les industries de terre? C'est en partie l'avenir de notre marine qui est en jeu. On s'est alors demandé s'il ne serait pas plus avantageux de substituer au régime existant celui de la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse[1]. En elle-même, la réforme certainement est désirable. Et d'ailleurs, les agents du service général ne sont-ils pas soumis à cet égard au droit commun!

Pour quels motifs établirait-on deux poids et deux mesures parmi les membres d'une même famille? On peut parfaitement généraliser dans la marine le système des retraites ouvrières et l'étendre aussi bien au personnel du pont et des machines, comme on l'a déjà fait pour le personnel d'entrepont. Un des principaux attraits du nouveau régime, c'est celui d'assurer des avantages durables, quelle que soit la profession à venir du bénéficiaire; tandis qu'avec le mécanisme de la Caisse des Invalides, le marin qui déserte le métier de la mer perd du même coup ses droits à la pension. Le départ volontaire ou forcé de l'Inscription Maritime n'entraîne-t-il pas *ipso facto* la perte de tous les avantages inhérents à l'Institution? Il n'en serait plus de même avec la loi générale des retraites ouvrières qui, dans tous les cas et quoi qu'il advienne, assurerait au marin une retraite proportionnelle au nombre des versements effectués. On

---

[1] L. Bazin, Les Pensions du Marin du commerce. (*Revue Polit. et Parlement.*, t. IV, p. 439, 1919).

peut encore y ajouter une certaine bonification de l'Etat.

Sous un autre aspect, cependant, l'Institution maritime peut séduire. Elle fixe d'abord à 50 ans l'âge de la pension, alors qu'avec les retraites ouvrières l'intéressé doit attendre l'âge de 60 ans. Et puis, est-il besoin de rappeler le taux auquel la loi du 30 décembre 1920 vient d'élever le chiffre des pensions pour les Invalides de la Marine? « De 1500 francs pour les plus petits pensionnés, à 3.000 francs pour les plus élevés en grade ». Ceci répond sans conteste à des besoins immédiats.

Il n'est pas encore bien sûr que le régime des retraites ouvrières donne au marin français des garanties similaires. La loi du 5 avril 1910 qui l'établit n'a pas reçu un accueil des plus favorables, autant du côté patronal que vis-à-vis des bénéficiaires eux-mêmes. On lui a fait un double reproche: celui d'être trop large dans son application et trop compliquée dans son fonctionnement [1].

---

[1] Nous nous bornons simplement ici à quelques indications des plus brèves, susceptibles seulement de donner un aperçu du mécanisme de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes.

La loi du 5 avril 1910 (modifiée par les lois du 27 décembre et du 27 février 1912, du 17 août 1915 et du 20 décembre 1918), organise les retraites ouvrières et paysannes sur les bases de l'assistance mutuelle et obligatoire. Elles sont constituées par les versements du patron et de l'ouvrier. Au moment de la liquidation de

La réforme se réalisera un jour par suite de la pénétration de plus en plus accusée du droit commun dans le domaine maritime. Mais il est à craindre qu'elle ne suive le sort de l'Institution qui l'a enfantée et qu'elle disparaisse seulement le jour où l'Inscription Maritime elle-même aura vécu.

A l'Institution des Invalides se rattache étroite-

---

la pension, l'État augmente la rente de l'assuré par une subvention annuelle de 100 francs.

Cette loi établit un double système d'assurance.

Pour les uns, elle proclamera l'assurance obligatoire. Rentrent dans cette catégorie les salariés des deux sexes de l'industrie et du commerce et du service domestique, dont la rénumération annuelle ne dépasse pas 5.000 fr. (art. 1er et 10, § 5 de la loi de 1910, modifiés par la loi du 20 décembre 1918). Le terme de « salarié » implique trois conditions fondamentales, au sens de la loi. Il exige : 1° un contrat de travail ; 2° un état de subordination de la personne ; 3° une rémunération du patron. Parmi les salariés des professions libérales, il faut par conséquent exclure les ministres du culte catholique ou du culte protestant, les avocats, les greffiers, puisqu'ils ne sont pas subordonnés à d'autres personnes par un lien contractuel.

Les versements annuels des salariés sont de 9 francs pour les hommes adultes, de 6 francs pour les femmes et de 4 fr. 50 pour les jeunes salariés au-dessous de dix-huit ans (loi du 17 août 1915, art. 2).

La contribution patronale est égale au versement imposé au salarié. L'Etat, nous venons de le voir, accorde une subvention annuelle de 100 fr. au retraité, c'est-à-dire au moment de la liquidation de sa pension, à 60 ans, mais à la condition que l'intéressé ait effectué au

ment la Caisse de Prévoyance des Marins français, son annexe. Celle-ci ne constitue pas, à proprement parler, un privilège pour les Inscrits, puisque tout le personnel navigant, inscrits ou non, y apporte ses cotisations. Elle forme la propriété commune

---

moins trente versements annuels. En aucun cas la pension de retraite ne peut être supérieure à 360 francs, la part de l'Etat comprise (L. finances, 22 février 1912, art. 54; L. de 1910, art. 4 et L. du 17 août 1915). Pour d'autres travailleurs, l'assurance sera purement facultative. On peut y faire entrer les petits patrons de l'industrie et du commerce, des artisans, certaines catégories de cultivateurs, etc... bref, tous ceux qui seront intermédiaires entre le salarié proprement dit et le patron au sens large du mot. (V. Cass. civ., 23 juillet 1917. D. P. 1, 93, 1917).

Leurs versements annuels devront être de 9 francs au minimum et de 18 francs au maximum (loi 1910, art. 36). Ici, l'Etat encouragera les versements de cette catégorie de travailleurs par une bonification annuelle, égale à la moitié de ces versements (art. 36, mod. par l. du 17 février 1912). L'encouragement de l'Etat porte sur le versement et non sur la rente, et cela dans le but de favoriser l'assurance facultative. L'âge de la retraite est fixé à 60 ans.

La loi du 20 décembre 1918 a élargi dans une certaine mesure le champ d'application de l'assurance facultative. Elle en permet l'accès au salarié, dont le salaire annuel ne sera pas inférieur à 5.000 francs, ni supérieur à 6.000 francs, ainsi qu'aux membres de la famille des assurés obligatoires ou facultatifs, travaillant avec eux. (V. art. 6 de la loi du 17 août 1915, mod. par la l. du 20 décembre 1918).

Enfin, la loi prévoit le cas où un assuré appartient

de tous les membres de l'équipage. Nous n'avons pas à revenir ici sur les attributions spéciales de cette Institution, dont nous avons précédemment montré le mécanisme et dégagé les traits essentiels. Elle est, pour la marine, l'équivalent de la loi du 9 avril 1898, sur les accidents du travail dans les professions terrestres. Notons, cependant,

---

successivement à l'assurance obligatoire et à l'assurance facutative et elle les soumet à des règles particulières (art. 60, l. du 27 février 1912).

Les formalités à remplir par l'employeur et l'employé, en vue de la constitution des retraites, sont les suivantes: chaque année, dans la première quinzaine d'avril, une liste provisoire des personnes intéressées, résidant dans la commune, est dressée par le maire. L'assuré reçoit ensuite un bulletin sur lequel il doit mentionner son état civil et autres indications qui peuvent lui être utiles. Il doit le renvoyer dans les huit jours à la mairie. Avant le 8 mai la liste provisoire sera transmise au préfet par le maire et elle deviendra définitive avant le 31 mai. Une copie est ensuite envoyée aux maires des différentes communes et l'assuré peut en prendre connaissance au secrétariat de la mairie. (V. décrets du 6 août 1912, 5 et 6 juillet 1913, 15 février 1916).

L'assuré reçoit ensuite de la préfecture deux cartes: l'une, la carte d'identité, intéresse son état civil; l'autre, la carte annuelle, est destinée à l'apposition des timbres retraites, d'un type unique (l. 17 août 1915). L'apposition des timbres mobiles constitue la condition fondamentale qui donne droit à la pension.

En principe, le patron opère le prélèvement sur les versements des salaires à chaque paie (art. 3, l. 1910). Mais la loi du 17 août 1915 permet aussi au patron de

quelques différences sensibles entre ces deux ordres de législation. La loi du 29 décembre 1905, qui a créé la Caisse de Prévoyance des Marins français, ne consacre pas, comme la loi du 9 avril 1898,

---

n'apposer les timbres mobiles, représentant les versements du salarié et la contribution patronale, que quatre fois par an, sous certaines conditions (art. 3, § 2).

Dans le cas où les prélèvements seront devenus impossibles, par suite du refus de l'ouvrier de se soumettre à la loi, la responsabilité du patron sera nettement dégagée. Chacun reste responsable de son fait personnel.

Ici, l'ouvrier n'est plus en tutelle, comme le marin, et le patron ne peut se faire juge de sa résistance.

Le service des retraites est confié à des sociétés mutuelles et à des Caisses privées auxquelles l'Etat fait des avances. Ce seront, par exemple: « les sociétés de secours mutuels, les caisses de retraites des syndicats professionnels, ouvriers ou mixtes, des caisses départementales ou régionales ou encore des caisses patronales et syndicales des retraites ».

Ces divers organismes d'assurances peuvent se charger de l'encaissement des versements et s'occuper également du paiement de la retraite. Toutefois, l'Etat ne répond jamais du paiement effectué par ces sociétés. Il n'est responsable que de la « Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse », sorte d'établissement public, administré par la Caisse des Dépôts et Consignations (loi du 20 juillet 1886). « Celle-ci aura l'ensemble de la gestion, recevra les sommes recueillies par les sociétés mutuelles ou les caisses privées, fera tous les placements nécessaires et subventionnera ces diverses sociétés pour l'acquittement des rentes viagères ». (V. le décret du 26 juillet 1913. *Officiel* du 27, p. 6688).

« l'idée du risque professionnel », qui veut que le patron supporte pleinement les risques dont peuvent être victimes ses ouvriers ou ses employés.

Certaines propositions dans ce sens n'ont pas abouti [1]. On a fait valoir comme argument des raisons d'ordre pratique: cela se peut, c'est même certain. Mais cette nouvelle démarcation avec la législation civile n'accuse-t-elle pas aussi des sentiments très particularistes, puisqu'en fait la Caisse de Prévoyance n'a été qu'une simple copie de la Caisse des Invalides? Elle est basée sur le principe de l'assurance mutuelle obligatoire. Vis-à-vis des marins, elle constitue une assurance contre les risques de leur profession et pour les armateurs une sorte d'assurance contre leur responsabilité civile à prime fixe, étant donné l'importance de leurs versements à cette caisse. Il faut en exclure toute idée de faute intentionnelle ou inexcusable de leur part [2].

Par rapport à la législation terrestre, la loi du 29 décembre 1905, qui institue la Caisse de Prévoyance, donne au personnel maritime un avantage marqué sur l'ouvrier terrien. Nous ne le rappellerons ici que pour mémoire, puisque nous avons eu l'occasion de le signaler au cours de nos développements antérieurs. C'est celui de couvrir indistincte-

---

[1] Proposition Carnaud. *J. Officiel*, 1911. Doc. parlement., ch. annexes, p. 2447.

[2] Autran (*Revue Int. du Droit maritime*, XXVI, p. 413).

ment le risque « maladie » et le risque « blessure », tandis que la loi du 9 avril 1898 ne vise essentiellement que l'accident proprement dit : « la blessure ». Une seule exception, nous l'avons vu, a été admise à cette règle par une loi du 25 octobre 1919, pour deux types de maladies caractérisées : le *Saturnisme* et l'*Hydrargyrisme*.

Nous ne pouvons terminer cette étude et clore définitivement la liste des prérogatives du marin français, sans dire un mot de ce que l'on appelle « le monopole du Pavillon ».

Ce monopole présente incontestablement de gros avantages pour notre marine. Il lui donne un droit exclusif de navigation entre ports français, soit à l'intérieur des ports, soit dans les eaux territoriales françaises — la navigation entre la France et l'Algérie comprise. — La marine nationale est ainsi à l'abri de la concurrence étrangère dont l'activité serait particulièrement redoutable dans les eaux de la Manche et de l'Océan. La Grande-Bretagne éveillerait certainement des inquiétudes. En même temps que ce monopole s'exerce favorablement dans le sens de notre industrie, il couvre d'une égale protection la main-d'œuvre maritime française. Le marin français sera moins exposé aux crises de chômage qui sévissent parfois durement sur d'autres catégories de travailleurs, puisqu'il sera presque toujours assuré de s'embaucher facilement à bord de nos bâtiments de commerce.

Et cependant, malgré ses allures protectionnis-

tes, « l'idée de monopole » ne sert pas intégralement les intérêts de la nation. Elle n'est pas toujours une formule heureuse pour notre marine qui, privée de concurrence, s'abandonne à la stagnation et suit d'un œil indifférent les progrès de ses rivales.

A d'autres points de vue, le monopole du Pavillon a été sévèrement jugé. C'est qu'à plusieurs reprises il a compromis très gravement l'avenir économique de nos vaillantes populations de l'Afrique du Nord. Fréquemment isolés de la métropole, à la suite des nombreuses grèves d'inscrits, nos colons algériens ou tunisiens ont pu très difficilement écouler leurs produits. Que de fois ont-ils assisté, impuissants, au dépérissement de leurs marchandises, entassées sur les quais d'Oran, de Bône et surtout d'Alger!

En présence d'une situation aussi confuse et aussi troublée, l'Algérie n'a pas hésité à réclamer la suppression de ce monopole, notamment à la suite des grèves de 1912 [1].

Plus récemment, les mêmes plaintes ont été formulées au moment des grèves maritimes de 1922. Elles ont eu leur écho au Parlement. On a pu voir l'un des représentants de la colonie, M. Abbo, défendre âprement les intérêts de son pays et exiger

---

[1] Hauser, Les relations maritimes entre la France et l'Algérie. (*Revue politique et parlementaire*, du 10 février 1913, p. 234) ; G. Morael, *op. cit.*, p. 180.

« avec toute la brutalité des colons d'Afrique, la suppression du monopole entre la France et l'Algérie » [1].

Emu par ces doléances, le Gouvernement français a dû faire fléchir les dispositions par trop rigides de la loi de 1889, établissant le monopole de la navigation entre la France et ses colonies. Une loi du 22 juillet 1909 autorise, à cet effet, le Gouvernement à suspendre, par décret, la loi du 2 avril 1889, au cas d'événements graves et exceptionnels ; en principe, en cas de grève [2].

Le Monopole du Pavillon appelle donc de sages réserves dans son application, bien qu'il constitue une protection indirecte de notre main-d'œuvre maritime, et qu'il soit une source appréciable de revenus pour l'armement français.

---

[1] *Officiel* du 4 novembre 1922, p. 2920 (Ch. Déb. Parl.)

[2] Le monopole du pavillon a été suspendu pendant la guerre par le décret du 29 mai 1915. (*Officiel* du 31 mai 1915) et rétabli après les hostilités, le 20 octobre 1919.

A la suite des dernières grèves maritimes de septembre-octobre 1922, le monopole a été de nouveau suspendu par un décret du 21 septembre 1922 (*Officiel* du 22) et rétabli par le décret du 28 novembre 1922 (*Officiel* du 1er décembre).

CONCLUSION

L'Inscription Maritime marque une date dans l'histoire de notre pays. Elle prend corps dans la célèbre ordonnance du mois d'août 1681, dont Valin a pu dire qu'elle avait suscité l'admiration générale: « Déposant leurs préjugés, les nations les plus jalouses de notre gloire l'adoptèrent à l'envi comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence. »

Le régime, instauré par Colbert, fut la gloire de son fondateur. Une à une, les générations ont élevé son œuvre à la hauteur d'un dogme.

A deux siècles et demi de distance, l'Institution est encore debout.

Cependant, ses assises sont ébranlées. Sourdement minée par le travail du temps, l'œuvre générale s'émiette et poursuit sa marche dans l'abîme du néant.

L'Institution a vécu parce que les sources qui l'alimentaient se sont taries.

C'est en vain que l'on essayerait de la rajeunir.

Comment retrouver en elle le principe d'une organisation maritime à laquelle un monde nou-

veau, constamment alerté par les découvertes de la science, apporte d'autres bases.

L'œuvre est déchue scientifiquement, économiquement, politiquement.

D'années en années et selon un rythme continu, la marine militaire lui marchande ses services. Insensiblement l'inscrit est rayé de ses cadres. Les statistiques consacrent officiellement la faillite du système.

Inutile à la défense nationale, l'Institution est de plus ruineuse pour la Nation. Elle crée une large brèche dans son budget, soit par les subventions importantes que l'Etat octroie annuellement à la Caisse des Invalides, soit en l'appauvrissant par la remise d'impôts ou de redevances qu'il pourrait lever, soit en occupant à la tutelle des gens de mer un nombreux personnel administratif.

Ce personnel prend sa place dans ce que l'on appelle « les Quartiers de l'Inscription Maritime ». Ceux-ci s'échelonnent tout le long de nos côtes, sur les versants de la Mer du Nord, de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée. Les quartiers sont eux-mêmes divisés en « syndicats ». A l'intérieur des syndicats gravitent une ou plusieurs communautés maritimes. En haut de l'échelle et suivant l'ordre hiérarchique apparaissent les administrateurs de l'Inscription Maritime. Ils sont secondés par des officiers d'administration qui forment un corps exclusivement militaire. Au-dessous, de nombreux agents subalternes: agents et commis des

syndics des gens de mer, tout un personnel de surveillance, gardes maritimes, gardes-pêche, gendarmes de la marine, sont aux ordres des administrateurs pour l'exécution des lois qui régissent cette Institution.

Cette vaste organisation repose sur des principes sciemment faux aujourd'hui, puisqu'elle est basée sur des considérations d'ordre militaire, dont il ne reste plus rien.

Le rôle des administrateurs est de remplir les fonctions d'officiers de recrutement. Pourquoi alors, ne pas transférer cette charge à nos bureaux militaires? Depuis que l'on s'est mis d'accord pour égaliser la dette personnelle de tous les Français, rien ne s'oppose plus à la suppression d'un organisme qui n'est qu'une doublure de nos bureaux de recrutement. En opérant la fusion on supprimerait un personnel inutile et nos finances en seraient singulièrement allégées. On rentrerait ainsi franchement dans la voie du « système des compressions », dont l'étude fait actuellement l'objet des plus vives préoccupations parlementaires.

Dans ses rapports avec l'industrie de la mer, l'Inscription Maritime est un facteur puissant de décadence. S'appuyant sur des textes surannés, elle provoque une sorte de « schisme » au sein du personnel marin. L'équipage moderne manque d'unité de vues et d'homogénéité. Cette absence d'harmonie laisse parfois planer un doute sur la condition juridique et administrative de certains

de ses membres et crée un malaise général, auquel il serait grand temps de remédier. L'armement succombe sous l'armature pesante de sa réglementation. Vis-à-vis des intéressés, l'Institution est nuisible et dangereuse.

Endormi dans la quiétude du monopole et dans l'attente d'une retraite facilement gagnée, le marin n'a pas d'ambitions. Il s'abandonne ingénument à cette sorte de « fatalisme stérile » qui symbolise encore de nos jours la plupart de nos populations maritimes.

A d'autres égards, l'Institution le diminue. Elle gêne sa liberté. Oubliant les privilèges de son état, le marin a voulu s'associer à ce grand mouvement d'émancipation sociale, dont la seconde moitié du XIX[e] siècle a marqué le début. Il a usé de l'arme syndicaliste et de la grève pour la conquête d'un avenir meilleur, essayant d'apparenter deux termes en fait inconciliables: « L'idée de monopole et le droit de coalition ».

L'Inscription maritime n'est-elle pas encore responsable de la division et de la confusion des services qui règnent dans la marine marchande? Plusieurs ministères s'occupent de son organisation alors qu'il y aurait un intérêt vital à centraliser tous les services au Ministère du Commerce.

Mais cette heureuse réforme n'a jamais pu se réaliser, par suite du régime spécial de l'Inscription Maritime. Une commission, instituée à cette fin par un décret du 1[er] avril 1910, en a fait nettement l'aveu.

La suppression de l'Inscription Maritime s'impose donc comme une vérité inéluctable. Non pas une suppression partielle et fragmentaire, limitée simplement à la loi qui la définit, mais une suppression totale, entraînant dans sa chute le régime particulier qui forme ses assises et sur lequel est fondé notre droit ouvrier maritime contemporain. Suppression, en un mot, conforme à notre conception et à la doctrine que nous avons défendue.

L'avant-projet du Code de travail maritime, déposé par le Gouvernement à la fin de l'année 1921, ouvre d'ailleurs une ère nouvelle dans cette voie par l'important changement de compétence juridictionnelle qui substitue la juridiction de droit commun aux tribunaux maritimes spéciaux pour les litiges résultant du contrat d'engagement. Dans le premier projet, élaboré en 1913, il fut même très fortement question de transformer le caractère fondamental du contrat d'engagement maritime. S'inspirant de l'état nouveau, le rapporteur de la Commission, M. Grunebaum-Ballin, proposait de substituer aux conditions actuelles de l'engagement un contrat passé personnellement entre le marin et l'armateur. En d'autres termes, lui appliquer les mêmes principes généraux que le contrat de travail ordinaire, pratiqué dans les professions terrestres.

Mais l'innovation a paru trop hardie et l'esprit de caste et de préjugés l'ont emporté. L'évolution, toutefois, est significative. D'un autre côté, le projet

de loi portant « code disciplinaire et pénal de la marine marchande », déposé dans la première séance de la Chambre du 30 décembre 1922, réalise presque complètement le retour au droit commun: soit en supprimant le délit de désertion, soit en procédant à un regroupement général des infractions, soit par une réduction générale des pénalités. Enfin et surtout en matière de compétence, par la suppression des tribunaux d'exception.

Le premier pas est fait dans la voie d'une réforme. La solution est peut-être timide, mais elle est sensible.

On a soutenu, il est vrai, et certains le prétendent encore, que le fait de toucher au particularisme de ce « Droit » était pour notre marine marchande une question de vie ou de mort.

Reste à savoir cependant de quel côté est la vie et de quel côté se trouve la mort! Qu'il nous suffise de jeter un regard circulaire autour de nous. Nous nous rendrons compte que l'Institution française, connue sous le nom d'Inscription maritime, n'est pas l'apanage des grandes nations dont le commerce sur mer est pourtant beaucoup plus florissant que le nôtre.

Sans doute, comparaison n'est pas raison, et, en notre matière, la maxime est d'autant plus vraie que la prospérité maritime d'un peuple n'est pas nécessairement liée aux produits plus ou moins vantés de sa législation.

Une foule de facteurs, d'ordre très divers, concourent à cette formation d'équilibre économique. Ce sera, par exemple, pour tel pays, sa configuration territoriale ou les ressources dont il dispose qui entreront en jeu; pour tel autre, sa politique économique; pour d'autres, le tempérament national, les affinités particulières des individus, les usages et les mœurs. Malgré ce, le facteur législatif a une importance capitale pour le développement économique d'une nation. Son rôle dans le domaine de la mer doit être d'autant plus actif que le commerce maritime est une arme redoutable de domination dans la grande lutte internationale, pour le peuple qui s'y trouve le mieux préparé. Un léger rapprochement avec les lois étrangères peut être dès lors pour nous d'une utile indication.

Parmi les grandes nations maritimes — à l'exception de l'Espagne et de l'Italie, qui ont un régime à peu près identique au système français — l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Allemagne ne connaissent pas le régime de l'Inscription Maritime.

Doivent-elles le regretter? Il ne l'apparaît pas si l'on en juge par les résultats suivants. D'après des statistiques récentes, fournies à la date du 1er juillet 1922 par le *Lloyd's Register*, la marine marchande britannique accusait un tonnage de 19.295.637 tonneaux. Elle est la première des grandes puissances maritimes du monde.

Le système législatif de nos voisins d'outre-mer est basé sur la conception de l'engagement à long

terme ou à court terme. L'engagement est ouvert indifféremment aux nationaux ou aux étrangers, et les nombreux indigènes de la côte de Coromandel, de la mer des Indes et des mers de Chine, communément appelés *Lascars,* apportent à la marine du Royaume-Uni un contingent précieux de marins.

La loi du « Merchant Shipping Act », de 1894, loi fondamentale en la matière, autorise le « Board of Trade » à accorder à telles personnes qu'il juge convenable des autorisations d'engager ou de fournir des marins ou novices pour les bâtiments marchands dans le royaume. Le Board of Trade est un département administratif qui correspond à notre Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

Le capitaine du navire doit passer un contrat écrit avec tout matelot qu'il emmène à la mer, comme faisant partie de l'équipage.

Le contrat d'engagement est rédigé selon une formule approuvée par le « Board of Trade »; mais, au fond, le contrat est l'œuvre des parties elles-mêmes. Ainsi, aux termes de l'article 114 de la loi du « Merchant Shipping Act », le contrat d'engagement de l'équipage sera rédigé de façon à admettre « telles stipulations non contraires à la loi, qui seront à adopter dans chaque cas, à la volonté du capitaine et du marin, soit relativement aux avances et à la délégation des salaires, soit autrement ». D'autres mentions doivent encore figurer dans le contrat, notamment celle qui concerne « tous règlements, relatifs à la conduite à

bord, les amendes ou autres pénalités légales pour mauvaise conduite, approuvées par le « Board of Trade » comme règlements propres à être adoptés et que les parties conviennent d'adopter ».

A l'intérieur du royaume, le délit de désertion n'est pas puni; mais, toutes personnes, « capitaines, lieutenants, propriétaires, armateurs, gérants » ont le droit de s'emparer du marin déserteur et de le ramener à bord, même sans le concours de la force publique. La désertion est sanctionnée pénalement lorsqu'elle se produit à l'étranger. La peine varie selon le degré de culpabilité de son auteur. La première peine appliquée au déserteur consiste à la confiscation de ses effets laissés à bord et des salaires acquis. C'est l'œuvre de ce que l'on appelle la *juridiction sommaire.*

A d'autres points de vue, la législation anglaise est plus souple que la nôtre et plus avantageuse pour l'armement britannique. D'après le *Workmen's Compensation act* de 1906, le marin, victime d'une maladie ou d'une blessure résultant de son travail et se produisant pendant l'engagement, doit être indemnisé par l'armateur. Toutefois, pour avoir droit à l'indemnité, il faut que la maladie ou la blessure aient mis le marin dans l'impossibilité de gagner le salaire complet qui lui était attribué, pendant une période d'au moins *huit jours.* En sus de cette première restriction, nous devons ajouter que pendant cette période de traitement le paiement des salaires n'est pas dû par l'ar-

mateur, tandis qu'en France il se prolonge pendant quatre mois. Enfin, l'armateur anglais ne connaît que cette charge, alors qu'elle pèse doublement sur l'armateur français.

Dans le cas spécial du rapatriement, le système anglais est plus large vis-à-vis des armateurs que la législation française en regard des armateurs français. Ainsi, s'il y a délaissement par cas fortuit, l'Etat, en Angleterre, prend à sa charge le rapatriement. Le propriétaire n'est obligé que s'il y a faute de sa part. Encore a-t-il la faculté de se libérer en facilitant au marin débarqué un emploi à bord d'un navire de commerce à destination d'un port anglais. Disons, pour terminer, que les marins sont protégés contre l'invalidité de la vieillesse par les règles du droit commun et que les infractions graves ou les crimes sont de la compétence de la « Central Criminal Court ».

Les Etats-Unis figurent au second rang des grandes nations maritimes, avec un tonnage évalué par le *Lloyd's Register* à 17.000.000 de tonneaux.

Une loi maritime du 4 mars 1915, le *Seamen's Act,* abroge certains articles des Statuts revisés des Etats-Unis. Les tendances générales de cette loi consistent « à améliorer le bien-être des marins américains dans la marine marchande, d'abolir l'arrestation et l'emprisonnement comme pénalités pour la désertion et d'accroître la sécurité de la navigation maritime. »

Les règles relatives à la constitution légale de l'équipage sont très simples. Aucun navire d'un tonnage brut de 100 tonneaux et au-dessus ne peut être autorisé à quitter un port des Etats-Unis si son équipage de pont, à l'exclusion des officiers titulaires d'une licence, ne présente pas une proportion de 55 0/0 de « Able seamen », c'est-à-dire de marins capables. La loi comprend dans cette expression toute personne âgée de 19 ans ou davantage et qui a accompli un service de pont d'au moins trois années à la mer ou sur les grands lacs, soit à bord d'un navire de commerce ou de pêche, soit à bord d'un navire de guerre ou garde-côtes.

La loi américaine admet l'élément étranger sur ses navires au même titre que l'élément national. Il suffit que le postulant satisfasse aux conditions exigées.

Cependant, sous la poussée d'un mouvement protectionniste qui avait pris corps à la fin de la guerre, dans le « Merchant Marine Act du 5 juin 1920 ou Jones Act », la nationalité de l'équipage fut discutée. Les marins américains, touchés par le chômage, s'attaquaient surtout à la main-d'œuvre chinoise, coréenne et aussi javanaise, qui venait avilir les prix dans le recrutement des équipages.

L'Association des Armateurs n'a jamais accepté le principe rigide d'une proportion fixe de marins américains par équipage; mais elle a admis comme principe fondamental d'accorder une préférence constante aux américains de naissance ou d'adoption.

Et pourtant, malgré ces dispositions des armateurs, le pourcentage des marins américains, embarqués sur la flotte nationale, n'a pas beaucoup varié. D'après des statistiques relevées sur une circulaire du Comité des Armateurs de France, du 31 janvier 1922, on pourrait dresser le tableau suivant:

Années	Nombre total des engagements	Pourcentage des Marins Américains
1914	199.584	47,4
1915	218.541	43,5
1916	252.681	43,2
1917	253.141	42,9
1918	232.340	41,9
1919	255.922	47,6
1920	334.140	50,5
1921	325.832	48,3

Ainsi, en 1921, le pourcentage n'est guère plus élevé qu'en 1914. Ce phénomène peut s'expliquer de deux façons. D'abord, si les engagements des marins nationaux ont augmenté, le tonnage lui-même a triplé dans l'espace de ces huit années. Il a donc fallu élargir les cadres du recrutement et faire appel à un personnel plus nombreux. Le problème ne se pose pas différemment pour l'armement français, en présence de l'augmentation de notre tonnage. Ensuite, il est à remarquer que la loi américaine elle-même favorise indirectement l'admission de l'élément étranger. Elle exige, en effet, pour la constitution légale de l'équipage, un

effectif de 55 0/0 de marins capables, c'est-à-dire ayant au moins trois années de service sur mer. Or, la marine marchande du pavillon étoilé est née surtout de la guerre. Aussi n'a-t-elle jamais pu trouver parmi ses nationaux un nombre suffisant de marins qui répondissent aux exigences de la loi.

Il est malaisé de suivre dans le détail la législation maritime américaine, étant donné la politique d'évolution qui se manifeste actuellement aux Etats-Unis et dont on ne peut guère prévoir l'orientation future.

Le problème angoissant pour cette nation est de mettre en valeur l'instrument issu de la guerre : la flotte marchande. Pour atteindre ce but, les Etats-Unis n'ont pas craint de s'aventurer dans une politique ultra-protectionniste qui, d'ailleurs, n'a pas tourné à leur avantage. Cette politique s'est affirmée tout d'abord dans le « Merchant Marine Bill 1920 » ou « Jones Act ». N'ayant pas résisté à l'épreuve de l'expérience, cette législation a fait place à deux nouveaux projets de loi : *les Bills Greenne* qui marquent le stade actuel.

Le second projet de loi *Greenne* a été déposé à la Chambre des Représentants le 28 février 1922 et renvoyé pour étude à la Commission de la Marine marchande.

Cette idée de protectionnisme absolu, qui caractérise actuellement la politique maritime des Etats-Unis, a eu un retentissement considérable à l'étran-

ger. Dans bien des cas, elle porte gravement atteinte aux règles les plus élémentaires du droit international. Prenons, comme exemple, le « Seamen's Act ». Le législateur américain déclare cette loi applicable aux navires étrangers fréquentant les ports des Etats-Unis. Qu'en résultera-t-il pratiquement? Peut-être un conflit de lois inextricable.

D'après cette législation, le marin qui déserte est simplement puni de la confiscation de ses vêtements laissés à bord ou de tout ou partie de ses salaires acquis. Cette conception de la rupture du contrat d'engagement est évidemment contraire aux dispositions du décret-loi du 24 mars 1852 qui fait de la désertion un délit. Mais, par suite de cette compétence injustifiée de la loi américaine, un marin embarqué sur un navire français et qui désertera dans un port des Etats-Unis ne commettra pas de délit pénal. Les autorités françaises n'auront pas le droit de le rechercher ni de l'emprisonner, contrairement à notre loi nationale. Elles ne pourront user à son égard que de la confiscation des effets ou des salaires, dans les limites de la loi américaine.

Des difficultés de même ordre peuvent s'élever pour le paiement des salaires. L'article 11 du « Seamen's Act » interdit le paiement au marin de toute avance de salaires. L'infraction à cette disposition constitue un délit pénal, puni de l'amende et de l'emprisonnement. Et pourtant, des avances ont pu être consenties à des membres de l'équi-

page au départ d'un port français. Le paiement ainsi effectué sera-t-il alors considéré comme un délit par les autorités américaines et le capitaine du navire français poursuivi en cette qualité?

De même, les articles 3 et 4 du « Seamen's Act » règlent le paiement des salaires du marin. Aux termes de ces articles, tout marin, lorsque le navire est dans un port, a le droit de réclamer la moitié des salaires gagnés par lui jusque-là. Si le capitaine ne s'exécute pas, le marin est libéré de son engagement et a droit au paiement intégral. Toute stipulation contraire, ajoute la loi, est tenue pour nulle. Or, comme ces articles s'appliquent aux marins étrangers, on ne voit pas trop comment on peut les concilier avec la loi française, qui prévoit le paiement des salaires du marin en présence de l'administrateur de l'Inscription Maritime. Cette législation est, de plus, favorable à la désertion.

Dans tous les cas, elle place l'armement étranger, et particulièrement l'armement français dans une situation des plus fâcheuses et susceptible d'engendrer les pires abus. « On a pu voir une femme de chambre du bord abandonner le navire dans un port des Etats-Unis et faire saisir l'armateur pour avoir paiement de salaires dûs ».

Comme dernier exemple, nous pourrions également faire état des règles relatives à la constitution légale de l'équipage.

Nous avons vu précédemment qu'un navire d'un tonnage brut de 100 tonneaux et au-dessus devait avoir une proportion de 55 0/0 de marins capables pour être autorisé à quitter un port des Etats-Unis. En vertu de la loi américaine, ces dispositions sont applicables aux navires étrangers.

Or, d'après l'article 13 du « Seamen's Act », il suffira qu'un « citoyen honorable » des Etats-Unis vienne certifier sous serment que la disposition légale n'a pas été observée pour qu'un receveur des douanes américain ait le droit de faire procéder à une revue de l'équipage et de refuser au navire l'autorisation de prendre la mer, s'il estime que l'équipage est insuffisamment expérimenté.

On chercherait vainement à quel titre la loi américaine est qualifiée pour régir ainsi la composition de l'équipage d'un navire étranger.

Il est évident que si la formule se généralisait, la navigation internationale deviendrait vite impossible.

L'Allemagne est la troisième grande puissance, avons-nous dit, qui ne possède pas le régime de l'Inscription Maritime. Au moment où commencèrent les hostilités, le 2 août 1914, la flotte marchande allemande comprenait un tonnage qui oscillait visiblement aux environs de 5.599.900 tonneaux.

Elle se classait au deuxième rang des grandes nations maritimes.

Par suite de l'application du Traité de Versailles, ce tonnage était tombé au-dessous de 50.000 tonnes en 1919.

En 1920, elle possédait déjà 717.450 tonneaux. Elle en comptait 1.887.400 le 1er juillet 1922, d'après les statistiques du « Lloyd's Register ».

Au mois de juin 1923, elle atteignait le chiffre formidable de 2.496.000 tonneaux, d'après la même source d'informations.

L'Allemagne marche à pas de géants pour reconquérir sa place de grande puissance maritime.

Certainement, des causes multiples et complexes ont favorisé ce vaste et prodigieux effort maritime, notamment la célèbre dépréciation du mark qui s'est faite sur le dos des nations alliées. Mais ce ne sont là que des causes passagères et purement transitoires. Il en est d'autres, comme la faculté d'organisation des armateurs allemands et la discipline de leurs équipages, qui subsistent en tout temps. Celles-là sont les causes réelles et permanentes auxquelles la marine allemande doit en grande partie sa puissance vertigineuse de redressement économique.

La grande loi sur les gens de mer du 7 juin 1902, ou « Seemansordnung », est la loi maritime fondamentale.

En Allemagne, ce sont les « Bureaux des Gens de Mer » qui s'occupent du recrutement des équipages.

Ces bureaux doivent comprendre un président et

deux assesseurs compétents en navigation. Ils sont organisés par les gouvernements des Etats, conformément à leurs lois.

L'ensemble du personnel du navire constitue l'équipage, sans distinction de sexe et de nationalité. Il suffit, pour être admis, d'avoir été agréé par le Bureau des Gens de Mer, lequel délivre au titulaire un livret de navigation maritime en même temps qu'un exemplaire de la loi sur les gens de mer.

Il faut noter, cependant, une exception à la règle générale pour les navires des compagnies subventionnées. Dans ce cas, l'équipage doit être exclusivement recruté dans l'élément national.

Une revue d'embarquement et une revue de débarquement ont lieu devant le Bureau des gens de mer.

Les rapports de droit contractuel entre l'armateur et ses marins sont généralement plus larges en Allemagne qu'ils ne le sont en France. Par exemple, la validité du contrat d'engagement n'est pas subordonnée à la confection d'un écrit non plus qu'à l'accomplissement subséquent de la revue d'embarquement.

Toutefois, il est délivré à l'homme d'équipage un titre, un acte d'engagement au moment de la conclusion du contrat.

De même que, si l'homme d'équipage engagé tarde vingt-quatre heures à rentrer en service, le

capitaine ou l'armateur est en droit de résilier le contrat d'engagement.

A d'autres points de vue, la législation allemande est avantageuse à l'armateur. Certaines clauses autorisent le capitaine à placer à un rang inférieur, avec diminution proportionnelle de salaires, tout homme d'équipage qui est impropre au service pour lequel il s'est engagé. De même, s'il arrive que dans le cours du voyage l'équipage se trouve brusquement diminué, le capitaine pourra le compléter comme bon lui semblera. Les nouvelles recrues feront immédiatement partie de l'équipage, sans qu'il y ait à distinguer s'il y a eu ou non une revue d'embarquement.

L'équipage a droit aux frais d'entretien et de rapatriement.

D'après la loi du 12 mai 1904, modifiant sur ce point la grande loi sur les gens de mer de 1902, il est dit que : « Lorsque l'homme d'équipage, après l'entrée au service ou la revue d'embarquement, tombe malade ou est blessé, l'armateur supporte les frais de traitement pendant « vingt-six semaines », qu'il ait ou non commencé le voyage. Mais, l'obligation de l'armateur « *cesse dès que, et dans la mesure où le syndicat professionnel se charge des soins* ». Passé le délai légal, l'assurance intervient et l'armateur est dégagé de toutes obligations.

Si nous faisons un rapprochement avec la législation française, nous y verrons que l'armateur

français est tenu des soins jusqu'à la guérison du malade ou jusqu'à la consolidation de la blessure, c'est-à-dire indéfiniment, sans compter dans la suite l'intervention de la Caisse de Prévoyance.

En outre, l'homme d'équipage malade ou blessé n'a droit en Allemagne à aucun salaire pendant la durée de son séjour dans un établissement médical, tandis qu'en France l'armateur doit le paiement des salaires pendant quatre mois, à dater du jour où le marin malade ou blessé a été débarqué et laissé à terre.

Une indemnité équivalente peut être substituée au rapatriement, au choix du capitaine. Le rapatriement peut encore avoir lieu par convention dans un port quelconque. En France, la loi impose à l'armateur de ramener le marin à son port d'embarquement. Disons encore qu'un homme d'équipage peut être abandonné à l'étranger, avec l'autorisation du bureau des gens de mer.

Le capitaine est libre, lorsqu'il a des raisons valables, de congédier l'homme d'équipage avant l'expiration du temps de service; de même que le marin, dans certains cas, a le droit de demander son congé.

Au point de vue disciplinaire, les pouvoirs du capitaine sont très étendus. Ainsi, en cas d'insubordination ou de désobéissance opiniâtre, le capitaine a le droit d'employer tous les moyens qui sont nécessaires pour se faire obéir. Il peut user de la contrainte corporelle et des fers.

Le Bureau des Gens de Mer n'est compétent que pour juger les petites infractions. Les tribunaux de droit commun restent souverains pour connaître des infractions graves.

Après cette brève incursion dans le domaine maritime de l'étranger, nous devons nous demander, en terminant, si la suppression de l'*Institution* répond aux vœux du monde maritime français.

Dans son ensemble, l'opinion est plutôt favorable à la suppression de l'Inscription Maritime.

M. Charles Roux, autrefois l'une des personnalités les plus en vue de l'armement français, affirmait à la dernière assemblée de la Compagnie Générale Transatlantique, de 1907, que le régime de l'Inscription Maritime n'était plus applicable aux temps modernes. Deux années plus tard, cet auteur défendait la même idée dans un article paru dans la *Revue des Deux-Mondes,* d'avril-mai 1909, en déclarant « que de l'abrogation pure et simple de l'Inscription Maritime dépendait l'avenir de notre pays ». M. Marcel Dubois, dans son excellent ouvrage « La Crise Maritime », n'est pas moins affirmatif: « Je me reprocherais de ne pas dire encore à cette occasion tout le mal que nous fait la vieille Inscription Maritime », déclare-t-il, et l'auteur de conclure à sa suppression. (Ch. VI: Personnel mal adapté).

M. Vallaux, ancien professeur à l'Ecole Navale, le commandant Abeille, M. Pawlowski, M. Charles

Gide, et tant d'autres personnalités compétentes partagent les mêmes sentiments et condamnent formellement l'Institution.

On rencontre, cependant, certains doctrinaires, comme M. Labruyère, et des armateurs, tel M. Morael, qui préfèrent rajeunir l'Institution plutôt que de la détruire.

La majorité des Chambres de commerce est également favorable à la suppression de l'Inscription Maritime.

Au mois de juillet 1920, la Chambre de commerce d'Alger émit le vœu que l'Inscription Maritime fut supprimée. Elle reçut l'adhésion des Chambres de commerce maritime de *Constantine,* de *Bougie,* de *Cette,* de *Rouen,* de *Nantes* et de *Calais,* qui l'appuyèrent dans ce mouvement.

La Chambre de commerce de Dunkerque fit certaines réserves.

Quatre furent dissidentes : les Chambres de commerce du *Havre,* de *La Rochelle,* de *Marseille* et de *Bayonne.*

Dans l'armement, les avis sont partagés ; mais beaucoup d'armateurs inclinent à la suppression. Toutefois, l'assemblée générale des Présidents des Chambres de commerce de France a adopté, le 8 novembre 1920, des conclusions favorables au maintien du régime de l'Inscription Maritime.

Enfin, le Comité central des Armateurs de France, consulté sur cette grave question, déclare ne pas prendre parti dans le débat. Mais il avoue

que la suppression de l'Inscription Maritime ne répondrait pas à l'objet que visent ceux qui la réclament. C'est dire au fond qu'il conseille le maintien de l'Institution.

Ces divergences d'opinion sur le principe nous laissent quelque peu sceptique, car il est hors de doute que toutes les mesures vexatoires, dont notre marine est l'objet et dont l'armement tout entier réclame impérieusement la suppression, prennent corps en toute logique dans le régime spécial institué par l'Inscription Maritime elle-même.

Il se peut que certains armateurs, très imbus de la vieille tradition des lois maritimes, reculent devant une réforme appelée à bouleverser des usages plus de deux fois séculaires. Mais qu'importe, si notre marine doit en bénéficier! S'adapter; tout le progrès est là!

Peut-être aussi, dans l'esprit de certains d'entre eux, y a-t-il un désir secret de ne pas ébranler trop fortement l'édifice qui abrite encore si puissamment leurs statuts corporatifs? Il ressort, en effet, que, sous l'empire des lois désuètes qui caractérisent l'ensemble de cette branche de notre Droit, les diverses corporations en présence n'ont pas manqué de dresser leurs chartes et leurs statuts en faisant du droit maritime un droit purement corporatif et unilatéral. M. Bonnecase, dans son très intéressant ouvrage sur le « Particularisme du Droit Commercial Maritime », n'hésite pas à le qualifier de « droit anarchique ».

L'armement bridé par une législation qu'il estime — avec juste raison — onéreuse et déprimante, a essayé le plus possible de s'en affranchir en faisant retomber en partie sur sa clientèle les charges qui pèsent sur lui : chargeurs et passagers en supportent le contre-coup.

La méthode est très simple. Elle consiste pour l'armateur à insérer dans ses contrats des « clauses » propres à exclure toute responsabilité professionnelle.

Les unes portent le nom de « négligence-clause ». Elles sont destinées à dégager la responsabilité de l'armateur en raison des fautes de ses préposés : capitaines, agents et gens de l'équipage. Les autres s'intitulent : « clauses de non responsabilité ». Elles couvrent sa responsabilité en raison de ses fautes personnelles.

Ainsi : alors qu'en droit commun la notion de responsabilité professionnelle est à la base de nos rapports sociaux, nous assistons en droit maritime à un recul constant de cette idée.

Parmi les corporations maritimes qui ont observé la même attitude, nous nous devons de signaler la plus importante : « la corporation des assureurs ». Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer certaines polices françaises récentes d'assurances maritimes sur marchandises ou facultés.

Partout domine ce même sentiment, cher aujourd'hui aux assureurs, et qui vise à restreindre de

plus en plus le champ de leur responsabilité, à l'occasion de leur fonction professionnelle.

Nous nous trouvons donc en présence d'une législation confuse, désordonnée et qui, dans l'ensemble, comme l'affirme M. Bonnecase, ne peut être qu'anarchique. Et cela, parce que d'un côté les armateurs ont à se défendre contre les dispositions rigides d'une institution vieillie, et que, de l'autre, les assureurs opposent leurs conceptions corporatives à celles de l'armement.

En définitive, l'intérêt général s'efface peu à peu devant l'intérêt privé.

Aussi estimons-nous que c'est dans le régime spécial institué par l'Inscription Maritime que se trouvent indiscutablement le mal et ses causes. La chute de cette institution sera le point de départ d'une évolution nouvelle de ce droit, en faisant tomber un à un les divers particularismes auxquels indirectement elle a pu donner naissance, et qui sont si étrangement en contradiction avec le cadre de notre vie contemporaine.

A côté de ce désir pressant d'une codification adaptée à nos conceptions nationales et résultant de la volonté souveraine du législateur français, un mouvement nouveau semble orienter les Etats vers l'élaboration d'un droit maritime universel.

L'idée prit naissance en Belgique, avec la fondation du « Comité Maritime International », dès l'année 1897.

A la même époque, MM. Autran et Verneaux créaient en France l' « Association Française du Droit maritime ».

De nos jours, *vingt-et-un* pays possèdent leur association nationale.

L'œuvre de ce Comité international a été féconde. Grâce à son impulsion, de nombreuses conférences ont permis de grouper dans les grandes villes ou capitales du monde les représentants des nations intéressées. Parmi ces conférences, nous citerons: *la Conférence de Bruxelles* (1897); *la Conférence d'Anvers* (1898); *la Conférence de Londres* (1889); *la Conférence de Paris* (1900), toutes relatives à l'abordage et à l'assistance en mer.

Les Conférences de: *Hambourg* (1902) et d'*Amsterdam* (1904) sur l'assistance, l'abordage, les privilèges et les hypothèques.

La Conférence de *Brême* (1909) et de *Paris* (1911) sur les conflits de lois en matière de *fret* et des responsabilités en cas d'accidents de personnes.

Dans sa quatrième session de septembre 1910, le Comité Maritime International a obtenu l'adhésion de *vingt-six Etats* sur le vote de deux Conventions concernant l'abordage et l'assistance.

Mentionnons encore la Conférence d'*Anvers* (1921) et la Conférence de *Londres* (1922) sur l'examen des projets de conventions et la responsabilité du transporteur maritime.

Jusqu'ici, cependant, les sujets traités dans les Conférences du Comité Maritime international, n'indiquent pas une volonté ferme d'unifier les rapports contractuels existant entre l'armateur et l'équipage.

Seule, la Conférence maritime internationale de Gênes, réunie le 15 juin 1920, a fait un pas décisif dans cette voie.

Elle a adopté trois projets de conventions internationales et quatre recommandations.

Les trois projets de conventions portent: sur le placement des marins, l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, et l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime.

Une deuxième conférence, tenue à Genève, en 1921, a fixé à 18 ans l'âge d'admission des jeunes gens, destinés au travail des soutes et des chaufferies, et a voté l'obligation de l'examen médical des enfants et jeunes gens, employés à bord des navires.

La France a adopté ces deux résolutions.

Les quatre recommandations ont trait: « A la limitation des heures de travail dans la navigation intérieure, à la limitation des heures de travail dans l'industrie de la pêche, à l'assurance des marins contre le chômage, et à l'établissement de statuts nationaux de marins.

Ce dernier point reste évidemment le plus délicat à solutionner. La Commission, à laquelle cette question avait été renvoyée, s'est vite rendue

compte qu'avant d'entreprendre une pareille tâche il était indispensable d'avoir sous les yeux une codification claire et précise des lois nationales réglant le statut des Marins. Or, cette codification est loin d'être faite dans tous les pays maritimes. La France, notamment, n'est pas en avance à ce point de vue.

D'un autre côté, la vague de protectionnisme qui déferle dans le nouveau monde est un exemple dangereux pour les nations qu'elle menace d'envahissement.

Il ne faut donc pas se faire trop d'illusions sur l'élaboration rapide de ce droit maritime international.

Malgré ces contingences, la pensée d'unification est heureuse. Elle peut servir utilement la cause de l'humanité en aidant dans une large mesure à la solution de problèmes encore mal résolus, et marquer une étape décisive dans la voie du progrès et de l'union des peuples.

C'est le vœu que nous formulons à la fin de cette étude.

ANNEXE

COMPAGNIE.....

Conditions d'engagement du role d'équipage

du Navire .....

1. — CONDITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER. — Tout le personnel porté au rôle est engagé (1)..... à solde mensuelle, payée proportionnellement au nombre des jours d'embarquement. Les journées s'entendent de minuit à minuit.

ART. 2. — Faculté réciproque de débarquement (2).....
..... en prévenant 24 heures à l'avance.

Dans tous les ports de France et à quelque époque que ce soit de la durée du rôle, même sans avis préalable, le désarmement ou le dépôt du rôle rompt immédiatement tous les engagements.

ART. 3. — L'équipage renonce dans tous les cas à la conduite au port d'embarquement ou au quartier d'inscription.

ART. 4. — Toutes les personnes inscrites au rôle, même si elles ne sont pas inscrits maritimes, quel que soit leur grade, sont enga-

(1) Compléter par l'une des mentions « au temps » ou « au voyage ».

(2) En cas d'engagement au temps, compléter par la mention « dans tout port de France ». En cas d'engagement au voyage, compléter par la mention « en France, au port d'armement, au port d'attache, ou au port de retour habituel du navire ».

gées pour la même durée, et l'article 272 du Code de Commerce leur est par suite seul applicable, en cas de congédiement, même si la durée du service est prorogée après l'achèvement du voyage ou de la période d'embarquement.

Art. 5. — En principe, et autant que possible, le voyage est déterminé à l'avance et porté à la connaissance du personnel au moment de l'embarquement, mais le personnel s'engage à suivre le navire quand bien même les circonstances amèneraient la Compagnie à modifier le voyage en direction ou en durée.

Art. 6. — En principe, tous les travaux du bord, tels que: embarquement et débarquement des bagages, des dépêches, pointage des marchandises, surveillance des cales, conduite des treuils, manœuvre des mâts de charge, ouverture et fermeture des panneaux, peinture, lavage et propreté du navire et des compartiments, manœuvre des tentes et rideaux, vidage des escarbilles, manipulation du charbon de cuisine, embarquement de vivres et de matériel appartenant au navire, etc., etc., ne donnent pas lieu à allocation supplémentaire.

Même au mouillage et dans les ports, le personnel de la machine et de la chaufferie doit participer au montage, au démontage et à l'entretien des organes de la machine et cela sans allocation spéciale.

Art. 7. — De jour ou de nuit, si le capitaine estime qu'il est nécessaire de faire participer l'équipage à la manipulation des marchandises, à l'arrimage et au désarrimage, et aux travaux du charbon destiné à la propulsion, il peut être payé des suppléments, mais pour ces travaux seulement. Ces suppléments, cumulables avec les allocations d'heures supplémentaires, s'il y a lieu, sont les suivants:

La manipulation de marchandises, qui peut être ordonnée par le capitaine, soit à bord, soit hors du bord, entraîne, hors les cas de force majeure, ou ceux où la sécurité du navire, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu, le paiement d'un supplément égal à 1/8e du salaire quotidien par chaque heure employée à cette manipulation.

La manutention du charbon destiné à la propulsion donne droit à une rémunération supplémentaire de 1 fr. par tonne à répartir également entre les hommes employés à cette manipulation.

Art. 8. — L'équipage est composé de la manière suivante: ....
.....
.....
.....
.....
.....

Le nombre de fourneaux existant dans la chaufferie est de....

Art. 9. — A bord, en mer comme dans les ports, le service est réglé par le capitaine. Ce service est organisé conformément à la loi de 8 heures et aux divers décrets en réglementant l'application

à la Marine Marchande, notamment le Décret du 5 septembre 1922. En conséquence, les repas sont pris pendant les heures de repos.

Art. 10. — Le passage du service à la mer au service au mouillage ou au port a lieu, tant pour le pont que pour la machine, lorsque le capitaine, considérant la traversée comme finie et le navire comme parvenu à son poste d'arrivée définitif, estime que toutes les mesures non susceptibles d'être ajournées sans inconvénients, concernant tant la sécurité du navire (pont et machines) que la conservation des chaudières, ont été prises pour le séjour dans le port.

Le passage du service au port ou au mouillage au service à la mer s'effectue: *a*) en ce qui concerne le personnel de la machine, au plus tôt au moment où l'ordre est donné d'allumer ou de pousser les feux; *b*) en ce qui concerne les autres personnels, au plus tôt à la prise du quart précédant l'appareillage.

Art. 11. — Dans les journées passées partie à la mer, partie au mouillage, ou au port, les heures de travail effectif dues sont calculées, sauf pour le personnel de la machine, en ne comptant que pour les 2/3 de sa durée le temps de service à la mer. Toutefois, les heures supplémentaires effectuées, même à la mer, comptent pour leur totalité. Le décompte s'effectue de minuit à minuit.

Art. 12. — Tout ou partie d'une bordée pourra un jour quelconque être mise au repos pendant les heures régulières de travail pour compenser un nombre correspondant d'heures supplémentaires faites auparavant.

Art. 13. — Le travail normal dans les ports durant 8 heures par jour, les 16 heures de garde peuvent être assurées, dans chacun des services Pont et Service général, par deux hommes (ou multiples de 2, suivant l'importance du navire), faisant chacun 8 heures de garde.

Les jours où le travail normal n'a pas lieu, la garde, qui dure alors 24 heures, peut être assurée dans chacun des mêmes services par 3 hommes (ou multiples de 3, suivant l'importance du navire), faisant chacun 8 heures de garde.

La garde étant assimilée au travail ordinaire, ne donne droit à aucune rémunération ou compensation spéciales dans la limite de 8 heures par jour.

Qu'il s'agisse de jours de travail normal ou non, que le travail soit, ou non, prolongé à bord des heures normales, le service de la petite chaudière des navires chauffant au charbon est assuré par 3 hommes (ou des multiples de 3, suivant l'importance du navire), faisant chacun 8 heures de service, et se relevant à 8 heures, 16 heures et 24 heures.

Néanmoins, le capitaine peut prescrire que la deuxième et la troisième période de service de petite chaudière seront assurées par le même homme travaillant ainsi 8 heures sur un jour et 8 heures

sur le lendemain, un roulement étant établi pour la prise de ce service ainsi modifié.

Le service de la petite chaudière, comme la garde, étant assimilé au travail ordinaire, ne donne droit à aucune rémunération supplémentaire ou compensation spéciale dans la limite de 8 heures par jour.

Pour les navires chauffant au mazout, le service de la petite chaudière est réglé par les conditions particulières.

ART. 14. — Un repos ininterrompu de 24 heures est dû par période entière de 6 jours de travail.

Les repos hebdomadaires et les heures supplémentaires, qui n'ont pu être compensés (3)..... dans un délai d'un mois pour les voyages au petit cabotage, et avant le nouveau départ du port tête de ligne pour les voyages au long-cours et au grand cabotage, donnent droit à une rémunération.

Les repos payés ne donnent droit, en aucun cas, à l'indemnité de nourriture.

Au cas où l'embarquement cesserait avant un nombre de jours égal au nombre de jours de repos dûs, l'indemnité de nourriture serait allouée, lors du débarquement, pour le nombre de jours de repos restant à courir.

ART. 15. — Dans les ports, un traitement de table spécial, conforme à l'usage du port, est alloué aux équipages lorsque les cuisines ne fonctionnent pas.

ART. 16. — La Compagnie fournit à chaque homme d'équipage, contre reçu, le matériel de couchage et de table; en fin de voyage, ou lors du débarquement, ce matériel doit être représenté en bon état de conservation, sous peine pour l'homme de supporter sur ses salaires la retenue correspondant à la valeur des pertes ou détériorations.

ART. 17. — Tout membre de l'équipage, reconnu coupable de fraude de douane, de régie ou d'octroi, d'embarquement d'alcool, de matières dangereuses ou inflammables, d'armes, sans autorisation, de vente de boissons, vivres ou provisions quelconques, à l'équipage ou aux passagers, d'embarquement ou de complicité d'embarquement de passagers clandestins, de transports clandestins de colis, lettres, etc., pour des tiers, sera débarqué et congédié, et, en dehors des peines prévues par les lois et décrets, sera responsable de la récupération des amendes prononcées et de la réparation du préjudice causé.

En cas de fraude, au cas où les objets prohibés ou assimilés auraient été découverts dans un local affecté à l'usage exclusif de l'ensemble, d'un groupe ou d'une unité du personnel du bord, cet ensemble, ce groupe ou cette unité, maistrance comprise, sera, si le

(3 En cas d'engagement au voyage, ajouter les mots « avant le voyage suivant ».

coupable n'est pas découvert, rendu responsable solidairement des amendes et de la réparation du préjudice causé, et cela au prorata des soldes.

2. — CONDITIONS PARTICULIERES

ARTICLE PREMIER. — Comme suite à l'article 16 des conditions générales, le matériel de couchage et de table est évalué comme suit :

Couverture	Fr.	10 »
Housse de matelas	»	5 »
Assiette	»	1 »
Quart	»	0 50
Couvert	»	0 50

ART. 2. — La surveillance du bétail et les soins à lui donner à bord incombent aux propriétaires des animaux et sont assurés par l'équipage, pour le compte de ces propriétaires, moyennant une gratification payée par ceux-ci à l'Equipage par l'intermédiaire du capitaine, qui en fait ensuite la répartition aux intéressés. Par suite, tous les soins au bétail et tous les travaux concomitants à bord, y compris les mouvements à effectuer par le navire par suite de la présence des bestiaux à bord, ne donnent lieu à aucune allocation d'heures supplémentaires.

ART. 3. — Les soldes sont réglées en fin de mois ; il n'est pas alloué d'avances au départ.

ART. 4. — Les exercices aux postes d'abandon et incendie, prévus par le règlement du 21 septembre 1908, art. 98, ne donnent pas lieu à allocation de suppléments.

ART. 5. — En cas de nécessité, les matelots sont tenus de descendre dans la chaufferie ou dans les soutes, moyennant la solde et la ration des chauffeurs devant les feux.

Marseille, le .....

L'Administrateur de l'Inscription Maritime,

Le Directeur de la Compagnie,

BIBLIOGRAPHIE

Bonnecase (Julien). — Traité de Droit commercial maritime, t. I, II. (Paris, Librairie Sirey, 1922-1923).

— Le Particularisme du Droit commercial maritime. (Paris, Librairie Sirey, 1921).

Bouisson (Fernand). — La Marine marchande (1914).

Bry et Perreau. — Les lois du travail industriel et de la prévoyance sociale. (Paris, Librairie Sirey, 1921).

Chabaud-Arnault. — Histoire des forces militaires. (Paris, Berger-Levrault, 1889).

Charmes (Gabriel). — La réforme de la marine. (Paris, Calman-Lévy, 1886).

Cloarec (Paul). — Le renaissance de notre marine marchande. (Paris, Librairie Plon, 1919).

Colin (Ambroise). — La navigation commerciale au XIX^e^ siècle. (Paris, Arthur Rousseau, éditeur, 1901).

Danjon (Daniel). — Traité de Droit maritime. (t. I, 1910).

— Manuel de Droit maritime. (Paris, Librai-

rie général de Droit et de Jurisprudence, 1922).

Debled (Robert). — Les grèves d'Inscrits maritimes. Leur répression. (Paris, Arthur Rousseau, éditeur, 1913).

Déchaud (Edmond). — L'Inscription maritime et la Marine marchande. (Oran, Imprimerie-Papeterie centrale, 1910).

Delarbre. — Tourville et la Marine de son temps.

Desjardins (Arthur). — Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime. (Paris, Pedone-Lauriel, 1890).

Dubois (Marcel). — La crise maritime. (Librairie Orientale et Américaine, Paris, Guilmoto, éditeur).

De Crisenoy (Jules). — Mémoire sur l'Inscription maritime, adressé à la Commission d'enquête sur la Marine marchande. (Paris, Bertrand, 1870, in-8°).

De Gueydon (Amiral, Comte). — Idées maritimes d'hier. Réformes de demain. (Paris, Perrier et Cie, in-18).

De Lanessan. — La Marine française au printemps de 1890.

De La Roncière (Charles). — Histoire de la Marine française. V. la Guerre de Trente ans. (Paris, Librairie Plon, 1920).

De Monzie. — Les Réformes maritimes. (Paris, Augustin Challamel, éditeur, 1914. Librairie maritime et coloniale).

De Valroger. — Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de commerce (1883, 1886, 5 vol. in-8°).

Fabre (Paul-Cyprien). — Faut-il supprimer l'Inscription Maritime? (Marseille, Chambre de commerce. Extrait du registre des Délibérations, 1920).

Gide (Charles). — Cours d'Economie politique, t. II. (Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1920).

Gougeard. — La Caisse des Invalides de la Marine. Sa suppression. (Paris, Berger-Levrault, 1882).

Guillouard. — Traité des privilèges et hypothèques, t. I.

Grosse-Tête (Abbé J.-M.). — La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande (1921).

Labruyère (René). — Notre marine marchande pendant la guerre. (Paris, Payot et Cie, éditeurs, 1920).

Le Cour Grand Maison. — La Caisse des Invalides de la Marine. (Paris, Levé, in-18).

Lavigne (Lieutenant de vaisseau Henri). — L'Inscription maritime au point de vue du Droit, de la Flotte et du Commerce (1863).

Lyon-Caen. — (Sirey, 1915, t. I-97).

Morael (Georges). — La Marine marchande et son personnel. (Paris, Guilmoto, éditeur. Librairie Orientale et Américaine).

Neymark (Alfred). — Colbert et son temps. (Paris, E. Dentu, 1877).

Pardessus. — Collection des lois maritimes antérieures au XVIII[e] siècle (1828-1845).

Packer (Max). — Le mouvement socialiste.

Pawlowski (Auguste). — La Marine marchande et L'Inscription Maritime. (Paris, Augustin Challamel, éditeur, 1910).

Pierre (Clément). — Histoire de Colbert et de son administration. (Paris, Librairie Académique, Didier et Cie, 1874).

Planiol. — Traité élémentaire de Droit civil, t. II. Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, 1907).

Ripert (Georges). — Traité de Droit Maritime, t. I, II, III. (Paris, Librairie Arthur-Rousseau, 1922-1923).

— Pour l'Inscription Maritime. (Paris, Bureaux de la *Revue Politique et Parlementaire,* 36, rue Vaneau, 1912).

Riquois. — L'Encouragement des Marines marchandes (1906).

Roux (J.-Ch.). — Le Péril de notre marine marchande. (Paris, La Renaissance du livre, 1917).

Sayoux (André). — Le Marin anglais. (Paris, Fédération des Industriels et des Commerçants français, éditeur Lorose, 1905).

Valin. — Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine (du mois d'août 1681).

VERNEAUX (René). — L'Industrie des transports maritimes au XIX^e^ siècle et au commencement du XX^e^ siècle.

ARCHIVES

Chambre de Commerce de Marseille.
Chambre de Commerce de Cette.

THESES CONSULTEES

Allegret. — Les risques professionnels des Gens de mer. (Th. Rennes, 1907).

Arrin (Jacques-Alfred-Félix). — L'unification du Droit maritime commercial. (Th. Toulouse, 1913).

Captier (Jacques). — Etude historique et économique sur l'Inscription Maritime. (Paris, (Th. 1907).

Corre. — Sécurité du travail dans la Marine de commerce. (Th. Rennes, 1912-1913).

Encontre. — Les Travailleurs de la mer. Conditions du travail dans l'industrie des transports maritimes. (Th. Montpellier, 1911-1912).

Gérard. — L'Inscription maritime. (Th. Paris, (1908).

Jansious. — L'Inscription maritime. (Th. Rennes, 1910-1911).

Lecourbe. — La Caisse de Prévoyance des Marins français. (Th. Rennes, 1907).

Mouflet. — Les Conditions du travail dans la marine marchande. (Th. Paris, 1907).

Potel (Albert). — La protection du salaire du marin. (Th. Caen, 1910-1911).

Prigent. — Sécurité de la navigation et réglementation du travail à bord des navires. (Loi du 17 avril 1907). (Th. Paris, 1909-1910).

Prosynski. — La Marine marchande et le risque professionnel. (Th. Paris, 1912-1913).

Vero. — Les Gens de mer en Droit français. (Th. Bordeaux, 1907).

REVUES ET JOURNAUX

Annuaire de Législation étrangère.
Circulaires du Comité central des Armateurs de France.
Codes étrangers (collection IV et XIII).
Dalloz et Vergé (les Codes annotés, Code de commerce).
Dalloz (Jurisprudence générale).
Gazette des Tribunaux.
Journal Officiel.
Journal des Débats (octobre 1923, 1, 2, 3, 4, 17).
L'Economiste Français.
Lloyd's Register.
L'Eclair de Montpellier (8 novembre 1923).
Musée Social (1904).
Recueil des actes réglementaires concernant le service des quartiers d'Inscription Maritime (4 volumes, 1914-1917).
Recueil des Lois et Règlements concernant la Marine marchande française (1921).
Revue des Deux-Mondes.

Revue de la Marine Marchande.
Revue Critique de Législation et de Jurisprudence.
Revue générale de la Marine Marchande.
Revue Internationale du Droit Maritime.
Revue Maritime.
Revue Politique et Parlementaire.

Montpellier, le 5 mars 1924.
Vu et approuvé.
Le Président de la Thèse,
E. BECQUE.

Montpellier, le 8 mars 1924.
Vu.
Le Doyen de la Faculté de Droit,
Marcel MOYE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER.
Montpellier, le 10 mars 1924.
Le Recteur,
JULES COULET.

Montpellier. — Imp. Firmin et Montane.